TASNİF DIŞI

MALİYE MALI

DENİZ KUVVETLERİ KOMUTANLIĞI YAYINLARI

DENİZDE II. DÜNYA HARBİ

ATLANTİK HAREKÂTI

CİLT — I

Yazan
Erdoğan DÜMEN
E. Gv. Kur. Alb.
Deniz Harp Akademisi Öğretim
Üyesi



İSTANBUL
1990

TASNİF DIŞI

DENİZDE İKİNCİ DÜNYA HARBİ

ATLANTİK HAREKÂTI

CİLT — I

Yazan
Erdoğan DÜMEN
E. Gv. Kur. Alb.
Deniz Harp Akademisi Öğretim
Üyesi



1990
İSTANBUL

ÖNSÖZ

Bu kitap; II. Dünya Harbinde deniz harekâtının, Atlantik, Akdeniz ve Pasifik'deki gelişimini, stratejik seviyede alınmış kararların; taktik sahada nasıl icra edildiğini, harekât hazırlıklarını, cereyan eden deniz muharebelerinin harp prensipleri açısından tahlilini ve ders alınması gereken hususları kapsayacak şekilde tertiplenmiştir.

Kitabın hazırlanmasında en son yayınlanan yabancı neşriyattan ve harp esnasında İngiliz ve Amerikan istihbarat subayları tarafından Almanya'da ele geçirilmiş Alman Deniz Kuvvetleri arşivleri arasındaki Führer Konferansları ile Admiralty Muharebe Özetlerinden büyük ölçüde yararlanılmıştır.

Deniz sevk ve idaresi bakımından önemli kabul edilen konulara ağırlık verilmiş, lüzumsuz detaylara pek girilmemiştir.

Bu kitabı; bütün deniz subayları ile bilhassa Deniz Harp Akademisi öğrenci subayları için hazırladım.

Deniz Harp Akademisi 1988-1989 öğretim yılında II nci sınıf öğrenci subaylarının devamlı ısrarları bu kitabın hazırlanmasında büyük bir etken olmuştur. Bu bakımdan ilerde daha zengin kaynaklara dayanarak kitabın geliştirilmesinde öğrenci subaylarının katkısını beklerim.

Erdoğan DÜMEN
E. Gv. Kur. Alb.
Deniz Harp Akademisi Öğretim
Üyesi

İÇİNDEKİLER

Sayfa No.

BÖLÜM — I

İKİNCİ DÜNYA HARBİNİ HAZIRLAYAN OLAYLAR

BÖLÜM — II

İKİNCİ DÜNYA HARBİNDE ATLANTİK'DE DENİZ HAREKÂTI

KISIM — I

ALMANYA VE İNGİLTERE'NİN DENİZ STRATEJİSİ VE HARBE HAZIRLIKLARI

KISIM — II

1939 YILI DENİZ HAREKÂTI

İÇİNDEKİLER (Devamı)

Sayfa No.

KISIM — III

1940 YILI DENİZ HAREKÂTI

KISIM — IV

1941 YILI DENİZ HAREKÂTI

KAYNAKLAR

— Amiral R de BELOT. Atlantik Hava-Deniz Harbi 1939-1945 Hava Kuvvetleri Basımevi. Eskişehir. 1955

— Brian TUNSTALL (Kur. Bnb. A. AYKUT). Denizde Dünya Harbi. İstanbul Deniz Basımevi. 1947

— Dz. Kur. Yb. M. ELALDI. Büyükamiral Karl Dönitz'in Hatıratı İstanbul Deniz Basımevi. 1976

— Admiralty Muharebe Özetleri No: 3 — Bismarck'ın Takibi ve Batırılışı (23/27 Mayıs 1941). İstanbul Deniz Basımevi. 1947

— Admiralty Muharebe Özetleri No: 5 — Düşman Kapan Gemileriyle Yapılan Mücadeleler. İstanbul Deniz Basımevi. 1948

— Admiralty Muharebe Özetleri No: 7 — Scharnhorst, Gneisenau ve Prinz Eugen' in İngiliz Kanalından Geçişleri (12 Şubat 1942).

— Saint Nazaire'e Taarruz (28 Mart 1942). İstanbul Deniz Basımevi. 1948

— Admiralty Muharebe Özetleri No: 10 — Norveç'e Yapılan Müşterek Seferler (Nisan-Haziran 1940). İstanbul Deniz Basımevi. 1948

— Admiralty Muharebe Özetleri No: 15 — 1942 Rusya Konvoyları. İstanbul Deniz Basımevi. 1948

— Admiralty Muharebe Özetleri No: 17 — Scharnhorst'un Batırılışı (26 Aralık 1943). İstanbul Deniz Basımevi. 1948

— Admiralty Muharebe Özetleri No: 20 — Donanma Uçaklarının Tirpitz'e Taarruzu «Tungsten» Harekâtı (3 Nisan 1944). İstanbul Deniz Basımevi. 1948

— Admiralty Muharebe Özetleri No: 22 — Cep Denizaltı Gemilerinin Tirpitz'e Taarruzu «Source» Harekâtı (22 Eylül 1943). İstanbul Deniz Basımevi. 1948

— Admiralty Muharebe Özetleri No: 23 — Deniz Harekâtı, İngiliz Kanalı Kuzey Denizi Güneyinde (1939 Eylül - 1940 Haziran). İstanbul Deniz Basımevi. 1948

— Admiralty Muharebe Özetleri No: 26 — Graf Spee'in Tahrip ve İmhası. İstanbul Deniz Basımevi. 1951

— Dz. Kur. Yzb. F. TALUY, Dz. Kur. Yzb. C. BENGİSU. Deniz Harekâtı Hakkında Führer Konferansları - 1939. İstanbul Deniz Basımevi. 1949

— Dz. Kur. Yzb. F. TALUY, Dz. Kur. Yzb. C. BENGİSU. Deniz Harekâtı Hakkında Führer Konferansları - 1940. İstanbul Deniz Basımevi. 1949

— Dz. Kur. Yzb. F. TALUY, Dz. Kur. Yzb. C. BENGİSU. Deniz Harekâtı Hakkında Führer Konferansları - 1941. İstanbul Deniz Basımevi. 1949

— E. Dz. Bnb. Tahsin KALAFATOĞLU. Führer Konferansı Cilt-I 1942. İstanbul Deniz Basımevi. 1951

— E. Dz. Bnb. Tahsin KALAFATOĞLU. Führer Konferansı Cilt-II 1943. İstanbul Deniz Basımevi. 1951

— E. Dz. Bnb. Tahsin KALAFATOĞLU. Führer Konferansı Cilt-III 1944. İstanbul Deniz Basımevi. 1951

— Capt de Vaisseau ROSKİLL, S.W. La Flotte Britannique En Guerre 1939-1945, Paris. 1961
— ENSİGN, White. The British Navy At War. 1939-1945
— HUGHES, Terry et COSTELLO, John. La Bataille de L'Atlantique. Paris. 1980
— PEİLLARD, Leonce. La. Bataille de L'Atlantique. Paris. 1974
— PEİLLARD, Leonce. Histoire Generale de la Guerre Sous-Marine 1939-1945
— Edward P. Von der PORTEN. Pictorial History of the German Navy İn World War II. Thomas Y. Crowell Comp. Newyork. 1969
— W. KARİG, E. BURTON, S. L. FREELAND. Batte Report The Atlantic War. Rinehart Comp. İnc. Newyork. 1946
— His Majesty's Stationery Office. The Battle Of Atlantic. London 946.
— TROGOFF, Jean. Les Grandes Dates de la Guerre Sur Mer. 1939-1945 İmprimerie Bretonne. Rennes 1950
— DELAGE, Edmond. Six Ans de Guerre Navale. 1939-1945 Editions Berger - Levrault. Paris. 1950

DENİZDE İKİNCİ DÜNYA HARBİ

ATLANTİK HAREKÂTI

BÖLÜM — I

İKİNCİ DÜNYA HARBİNİ HAZIRLAYAN OLAYLAR

Bir harbin çıkış nedenleri; gerçek nedenler ve yaratılan nedenlere dayandırılır. Ancak bunların gerisinde bir takım ekonomik, politik ve askerî nedenlere de yer verilir.

II nci Dünya Savaşı öncesinde Dünya Devletleri; demokrasiler grubu, totaliterler grubu ve komünist grup olarak üç bloka ayrılmış bulunuyordu. Bu üç blokun da, birbirleriyle çelişki halinde bulunan çok çeşitli ekonomik, politik ve askerî çıkar çatışmaları vardı.

I nci Dünya Harbi sonrası yapılan barış anlaşmalarındaki aksaklıklar ve yetersizlikler bu sorunları ortaya koymuştu.

I nci Dünya Savaşı sonunda yapılan barış anlaşmalarının ne mağlupları ve ne de galipleri tatmin etmemiş olduğu bir gerçektir. Bu bakımdan I nci Dünya Savaşının sona ermesiyle birlikte adeta yeni bir savaşın girişimleri başlamış ve bu girişimler çeşitli evreler geçirerek ortalama yirmi yıl kadar devam etmiştir.

I nci ve II nci Dünya Savaşı arasındaki bu evreler, İngiliz tarihçisi David THOMAS'ın «Europe Since Napoleon» (Napolyon'dan beri Avrupa) adlı yapıtında dört başlık altında toplanmıştır : Bu başlıklar; Lokarno Anlaşması (1925), Refahın Çöküşü (1929-1934), Demokrasinin Gölgelenmesi (1929-1935) ve Barışın Tahribi (1935-1939) olarak belirtilmiş bulunmaktadır.

Biz bu iki savaş arasındaki olayları, daha yararlı bir değerlendirme şekli olarak aşağıdaki şu başlıklar altında incelemeyi uygun bulmaktayız :

— 1919-1925 İstekler safhası.
— 1925-1930 İşbirliği safhası.
— 1930-1935 Gerginlik safhası.
— 1935-1939 Tecavüz safhası.

1919 - 1925 ARASI İSTEKLER SAFHASI :

I nci Dünya Savaşı aşağıdaki şu anlaşmalar ile son bulmuştu :

a. 28 Haziran 1919'da Almanya ile Versay Barış Anlaşması.
b. 10 Eylül 1919'da Avusturya ile Sen German Barış Anlaşması.
c. 27 Kasım 1919'da Bulgaristan ile Nöyi Barış Anlaşması.
d. 4 Haziran 1920'de Macaristan ile Triyanen Barış Anlaşması.
e. 10 Ağustos 1920'de Osmanlı Devleti ile Sevr Anlaşması.
f. 24 Temmuz 1923'de Yeni Türkiye Cumhuriyeti ile Lozan Anlaşması.

Bu barış anlaşmaları içinde, koşulları en ağır olan ve bu nedenle de geçerliği en az olan Sevr Barış Anlaşması olmuş ve genç Türkiye Cumhuriyeti iki yıl içinde bu anlaşmayı yırtarak, pek az aksak koşulları bulunan Lozan Barış Anlaşmasını yürürlüğe sokmayı başarmıştır ki Lozan Barış Anlaşmasının aksak tarafları da kısa zamanda hemen giderilmiştir.

Fakat diğer dört barış anlaşması, mağlupları tahmin etmekten çok uzak olduğu gibi galip devletleri de birçok bakımlardan tatmin etmemişti. Bu nedenle, Birinci Dünya Harbi'nin bitiminden itibaren beş-altı yıl süre ile, İstekler Safhası diyebileceğimiz bir dönem başlamış oldu.

Sen Germen ve Triyanen Anlaşmaları; Orta Avrupa'nın en güçlü Devleti olan Avusturya-Macaristan İmparatorluğunu yıkıyor ve zaten aslında tek bir milletten oluşmayan bu İmparatorluğu yeni bir takım devletlere bölüyordu. Dolayısiyle bu arada; Çekoslavakya, Romanya ve Sırbistan gibi eski ve yeni Devletlerden bir kısmı, nüfusları birer misli artan bir genişliğe sahip oluyorlardı. Şu kadar ki, gerek birbirinden ayrılarak ayrı ayrı devletler oluşturan Avusturya ve Macaristan ile ve gerekse arazi kaptırdıkları diğer komşu devletlerle aralarında büyük anlaşmazlıklar çıkmadı

Mağlup Macaristan ile yapılan Nöyi Barış Anlaşması sonunda; Bulgaristan Dedeağaç'ı Yunanistan'a, Dobrica'yı Romanya'ya ve Makedonya'nın bir kısmını Yugoslavya'ya vermek suretiyle bir hayli arazi kaybetti. Halbuki Bulgaristan'ın Büyük Bulgaristan kurmak üzere bir magalo ideası vardı. Yine bu arada Batı Trakya'nın tamamını ele geçirmek suretiyle Ege Denizi'ne inmek arzusunda idi. Böylece Bulgaristan bu isteklerinden tamamiyle uzaklaştırılmış oluyordu. Ancak gerek ekonomik ve gerekse askeri güç bakımından zayıf bulunan Bulgaristan, bu toprak isteklerini zaman zaman ileri sürmekle beraber herhangi aktif girişimde bulunma olanağına kavuşamadı.

I nci Dünya Savaşında müttefik blok olarak adlandırılan grubun en güçlüsü olan Almanya ile yapılan Versay anlaşması, doğal olarak diğer anlaşmalardan çok daha etkili sonuçlar doğuracak bir anlaşma oldu. Bu anlaşma en önemli olarak; hudut düzeltmeleri, silahların kısıtlanması, tamirat ve harp tazminatları ve statükonun korunmasına ilişkin garantiler hususlarını kapsıyordu.

Hudut düzeltmeleri sonucu, Almanya'dan komşu memleketlere birçok araziler verildi ki; bunlar şu şekilde gelişti :

Alsas-Loren Fransa'ya, Malmedi-Lupen Belçika'ya, Pozen Eyaleti (Danzig limanının bulunduğu koridor) Polonya'ya, Memel serbest bölge haline (Burayı sonradan Litvanya işgal etti), Schestiw Danimarka'ya verildi ve Kiel kanalı da serbest bölge haline getirildi.

Böylece Almanya hemen tekmil sınırları boyunca yer yer arazi kaybetmiş oluyordu ki bunların en mühimleri Saar Bölgesi idi. Zira burada çok zengin demir ve kömür madenleri bulunmakta idi. Tabii ki buraları Almanya'nın can damarını oluşturuyordu. Keza Danzig koridorunun Polonya'ya verilmesi ile Prusya ile olan kara bağlantısı kesiliyordu. Keza Almanya'nın tekmil sömürgeleri itilaf devletleri arasında paylaşılmıştı.

Birinci Dünya Savaşının o muazzam Alman ordusu dört bin subayla, bir iki yılı aşmamak üzere gönüllülerden kurulacak doksan altı bin kişilik bir polis-jandarma kuvvetine indiriliyordu. Bu orduda ağır silah, tank ve top bulunmayacak, askeri uçak yapılmayacak ve yeni silah geliştirme çabalarına girişilmeyecekti.

Böylece ön görülen bu çok küçük Alman ordusu, bir jandarma kuvvetinden ibaret kalıyordu.

Keza Ren nehri batısındaki elli kilometrelik saha askerden arındırılıyor ve burada mevcut olan tahkimat yıktırılıyordu.

Alman donanması da itilaf devletlerine teslim ediliyor, onbeş bin kişiyi aşmayan sahil koruma görevine münhasır küçük bir deniz kuvveti haline getiriliyordu. Bu kuvvetin büyük harp gemileri ve özellikle denizaltı gemisi olmayacaktı.

İtilaf devletlerinin harp sırasında maruz kaldıkları hasarlara karşılık olmak üzere Almanya'dan istenen tamirat ve harp tazminatı masrafları da pek büyüktü. Zaten harp sonrası, o azametli harp sanayii çökmüş olduğundan, Almanya'nın bu tazminatı ödemesi imkânsız hale gelmiş bulunuyordu. Nitekim içinde bulunulan durum Almanya'yı kısa zamanda pek müthiş bir enflasyona sürüklemişti.

Almanya'nın yukarıda sözü edilen pek ağır barış koşullarına uymaması ihtimaline karşı Ren nehrinin batısındaki köprüler itilaf devletleri tarafından onbeş yıl süre ile işgal edilecek ve mevcut fabrikalar da devletler arası bir komisyon tarafından kontrol altında tutulacaktı.

Versay Anlaşması ile Almanya bölünüp parçalanır, askerî güçten yoksun bırakılır ve ekonomikman tam anlamıyle çökertilirken, bu sırada galip devletlerin durumları da şöyle gözüküyordu :

Birinci Dünya Harbinin son evresinde bu harbe katılarak kazanılmasında büyük etkisi olan ve harp sonunda da Wilson prensipleri ile her milletin bağımsızlığa kavuşmasını savunan Amerika, birdenbire Avrupa işlerine karışmaktan kendini çekmiş ve Avrupa'yı kendi dertleri ile başbaşa bırakmıştı. Halbuki, Avrupa üzerinde bir arazi çıkarı

bulunmayan Amerika Birleşik Devletleri, Avrupa işlerinden elini çekmemiş olsaydı, yapabileceği çeşitli aracılıklarla muhakkak ki daha yeterli barış anlaşmaları sağlanmasını başarabilirdi.

Aslında Birinci Dünya Savaşında itilaf devletleri topluluğundayken 1917 ihtilali ile savaşı ilk olarak bırakarak kendi bünyesinde komünizmi yerleştirme yoluna giden Rusya; savaş sonunda Finlandiya ile Letonya, Estonya ve Litvanya gibi Baltık devletlerini kaybetmiş, Basarabya'nın bir kısmını Romanya'ya, bir kısım toprağını da Polonya'ya bırakmak zorunda kalmıştı. Ancak istekler döneminde Sovyet Rusya henüz komünist rejimini yurdunda yerleştirmekle meşgul olduğundan içine kapanık bir durumda kalacaktı.

Bu arada Büyük Ermenistan iddiasından da vazgeçerek Türkiye Cumhuriyeti ile iyi ilişkiler de kurmuştu.

Galip devletlerin gerek ekonomikman ve gerekse deniz gücü bakımından en kudretlisi durumunda olan İngiltere, üç yüz yıldan beri kaderini, Avrupa dışındaki stratejik bölgelerde araya gelmiş, dünya çapında deniz ulaştırmasına ve dünya deniz ticaretine hakim olmayı ve bunları kontrol altında bulundurmayı esas kabul etmişti. Bu önemli deniz yolları, önemli geçitlerin durumları ile ilgili idi ki bunlar da genellikle Manş Denizi, Irlanda Denizi, Gibralta, Sicilya ile Tunus arasındaki geçit, Çanakkale ve İstanbul Boğazları, Süveyş Kanalı, Malaka Boğazı ve Panama Kanalı oluyordu.

Bu deniz geçitlerinin hepsini ya da çok mühimlerini kontrol altında tutabilmek ise büyük deniz gücü gerektiriyordu.

İngiltere bu yoldaki hakimiyetini sürdürebilmek için uzun bir geçmişten beri, kendisine karşı çıkmak isteyen ve rakip duruma girecek olan Avrupa Devletlerinin amansız düşmanı olmuş, bunlara karşı devamlı surette abluka stratejisi uygulamıştı. Böylece kara devletlerinden, kendi deniz nakliyatını sürdürmeye yararlı müttefikler kazanmaya gayret etmiş ve kurduğu ablukalarla yeterli derecede zayıflayan düşmanlarına bu müttefikleri yardımıyla yaptığı kara taarruzları ile onları yok etme imkânını aramış ve daima da başarılı olmuştu.

Abluka stratejisinin bu klâsik prensibi; Napolyon'a karşı İngiltere - Avusturya - Prusya - Rusya ittifakını ve Birinci Dünya Savaşında da Almanya'ya karşı İngiltere - Fransa ve Rusya ittifakını ortaya çıkarmıştı.

İngiltere'nin diğer bir siyaseti; Avrupa Devletleri arasında denge kurmak, dolayısıyla hiçbir devletin tek başına Avrupa'ya hakim olmasına olanak vermemek ve bu suretle kendi güvencesini sağlamaktı. Bu nedenle de bir savaşta karşısında olduğu düşman devletin, barışta yanında oluyor, yani onu savaşta zayıflatıyor, ancak tamamiyle yok etmeden barışta onun elinden tutmaya çalışıyordu.

İşte bu nedenlerle İngiltere Versay Barış Anlaşmasının koşullarını çok ağır buluyor, Avrupa'da Almanya'nın çökmesinden sonra Fransa'nın rakipsiz bir şekilde Avrupa'nın en güçlü devleti olmasından çekiniyor

ve Almanya'yı Fransa'ya karşı yine bir denge unsuru olarak elde tutma çabaları gösteriyordu.

Bu arada Fransa aslında Birinci Dünya Savaşından sonra çöküntü haline gelmişti. Zira bu galip devlet için savaş sonunda oluşması doğal olan bol savaş stokları yerine Fransa yıkılmış, harap olmuş bir ülke durumuna gelmişti. Ne geri alınan Alsas-Loren Bölgesi, ne kontrol altında tutulan Ren'in batısı, ne alınan tazminatlar, kısa zamanda tekrar güçlenmesi muhtemel Almanya karşısında Fransa'ya bir güvence sağlamıyordu. Bu nedenle Fransa, en kısa zamanda, kıta Avrupasında kendine yeterli müttefikler aramak zorunda kalmıştı. Bu çeşit müttefiklerin en doğalı Sovyet Rusya olmasına rağmen, Rusya o dönemde hâlâ kendi iç güvencesini sağlamakla meşgul olduğundan, bu devletten bir yarar umulmuyordu.

Ayrıca Rusya yeni ortaya çıkan Komünizm bakımından, gerek Avrupa ve gerekse tekmil dünya için büyük bir ideolojik tehlike durumuna girmişti.

Birinci Dünya Savaşından önce ittifak devletleri zümresine dahilken harp çıkınca çıkarlarını itilaf devletleri tarafında görerek o zümreye geçmiş olan İtalya, savaş sonunda arzu ettiği genişleme olanağına kavuşamamıştı. İşte bu etkenlerle İtalya'da kurulan Faşizm idaresi, özellikle gençliğe, eski Roma İmparatorluğunun yeniden kurulması gibi bir ideal aşılama peşindeydi ve bu ideali nedeniyle diğer devletlerle bağdaşmaz duruma girmişti.

İstekler döneminin en büyük barışçı girişimlerinden biri de Uluslararası kurum olarak tanımlayabileceğimiz Cemiyeti Akvam Kurumu idi. Bu kurum; savaşı önleyecek devamlı bir barış kurmak gayesiyle devletlerin bir araya gelmeleri ve bir teşkilât içinde çalışarak anlaşmazlıkları ortadan kaldırmaları fikrinden mülhem olarak daha 1916'da A.B.D'nin Birinci Dünya Savaşına katılmasından önce Amerika Cumhurbaşkanı Wilson tarafından ileri sürülmüş ve ünlü beyannamenin de 14 ncü maddesinde yer almış olan, günümüz Birleşmiş Milletler Teşkilâtı benzeri bir kuruluştu.

Bu fikir üzerine İngiliz ve Amerikalılar tarafından ortaklaşa olarak hazırlanan bir tasarı hakkında diğer devletlerin de fikirleri alındıktan sonra 28 Nisan 1919 Paris Konferansında uluslararası böyle bir kurulun anayasası kabul edilmiş ve 10 Haziran 1919'da kurul sekreterliği Londra'da çalışmaya başlamıştı.

Cemiyeti Akvam, Birinci Dünya Harbinin ortaya çıkardığı meseleleri çözümlemek ve gelecek bir savaşı önlemek görevlerini yüklenmişti. Üye devletlerin sınırlarının dokunulmazlığı ve bağımsızlıklarının korunması en önemli vazife olarak ele alınmıştı. Şu kadar ki, Cemiyeti Akvam fikrinin en ileri taraftarı ve kurulmasında en büyük etkenin Amerika Cumhurbaşkanı Wilson olmasına ve A.B.D'nin Versay Anlaşmasını onaylamamasına rağmen bu devlet; Avrupa'da galip devletlerin mağlup devletleri ağır bir baskı altında tutmasını görmemezlikden gelmişti. Böylece başarı sağlanmasında, en güçlü bir üyesinden mahrum kalan Cemiyeti Akvam, başlangıçtan itibaren zayıf kalmış duruma düş-

müştü. Dolayısıyla küçük bir takım anlaşmazlıklar konusunda bazı başarılar elde ettiyse de, büyük devletler arasındaki anlaşmazlıklarda başarı sağlayamadı.

Yine bu dönemde Fransa, talep ettiği harp tazminatlarını alabilmek için 1923'de Ren Bölgesini işgal etmişti ki Cemiyeti Akvam buna karşı etkin olamadı. Aslında Fransa'nın bu nevi girişimlerdeki diğer bir maksadı, Avusturya ile aşağı Ren bölgesindeki yörede mevcut katolik unsurlardan bağımsız bir krallık kurarak böylece Almanya'yı bir miktar daha parçalamak, Bavyera'yı Fransa'ya yakın bir duruma getirmekti.

Fransa bu girişimde başarıya ulaşamadı ise de nihayet 1924'te Orta Avrupa Devletlerinden sayılan Çekoslovakya, Romanya ve Yugoslavya'yı kendi isteği altında olmak üzere üçlü bir ittifaka soktu ki Küçük Antant adını alan bu ittifak, Almanya'da A. Hitler işbaşına gelinceye kadar Almanya'ya karşı etkin bir rol oynadı.

İşte yukarıda sayılan bu nedenler ve olaylar; Birinci Dünya Savaşı sonrasında 1919-1925 arasını bir istekler dönemi haline getirmiş, gerek mağluplar ve gerekse galipler oluşturulmak istenen bozuk düzenin düzeltilmesi yollarını aramaya başlamışlardı.

1925 - 1930 ARASI İŞBİRLİĞİ SAFHASI :

Cemiyeti Akvam'ın gittikçe yetersizliğinin ortaya çıkmasından sonra 1925-1930 arasında büyük devletler, bu yetersizliği kapatmak üzere bazı girişimlerde bulundular ki, bunların başında Lokarno Andlaşması ve Kolleg Paktı gelmektedir. Keza silahsızlanma girişimleri de bunları izledi.

Versay barışı ile Alsas-Loren'i geri alan ve Ren'e varmış bulunan Fransa, Almanya'nın bu toprakları yeniden ele geçirmek istemesinden endişelenmekte ve sınırların değişmeyeceği hakkında garantiler elde etmek istemekteydi. Bu sırada Almanya Dışişleri Bakanı bulunan Stratezar da Almanya ile Fransa'nın iyi ilişkiler kurmalarını ve tazminat meselesinde kolaylıklar kabul edilmesini istiyordu. Bu nedenle 9 Şubat 1925'de Fransa hükümetine bir memorandum göndererek karşılıklı güvenlik paktı imzalanmasını önerdi. Bu öneri üzerine İngiliz ve Fransız hükümetleri arasında görüşmeler başladı. Fransa Almanya'nın Cemiyeti Akvam'a üye alınması suretiyle böyle bir anlaşmayı imzalamaya taraftardı. Bu koşul Almanya tarafından da kabul edilince 5 Ekim 1925'de Fransa, İngiltere, Almanya, İtalya, Belçika, Polonya, Çekoslavakya; Lokarno'da bir konferans halinde toplandılar. Anlaşma 1 Aralık 1925'de resman imza edildi. Bu anlaşmala ile:

Fransa, Almanya ve Belçika, Versay anlaşması ile çizilmiş bulunan Almanya'nın batı sınırlarını karşılıklı olarak garanti ediyorlar ve kuvvete baş vurarak sınır değiştirmeye yeltenmiyeceklerini taahhüt ediyorlardı. İngiltere ve İtalya da kefil olarak bu pakta imza koydular.

Almanya, Fransa ve Belçika ayrıca birbirlerine karşı her türlü saldırma savaşına girmekten kaçınmayı garanti ediyorlardı. Bütün anlaşmazlıklar barış yoluyla çözümlenecekti. Pakt hükümlerine uymamazlık halinde bütün imza koyan devletler, suçluya karşı birbirlerine yardım sözü veriyorlardı. Yine bu pakt; Almanya Cemiyeti Akvam'a girer girmez yürürlüğe girecekti.

Almanya ayrıca Belçika ve Fransa ile hakem anlaşmaları da imza etti. Polonya Çekoslavakya ile de yalnızca hakem anlaşmaları imzalamakla yetindi. Buna karşılık Polonya ve Çekoslavakya, Fransa ile birer anlaşma imza ederek gelecekte bir Alman taarruzuna karşı Fransa'nın yardımını sağladılar.

Almanya bu pakt ile varmak istediği sonuçlardan birine kısmen ulaşmıştı. Fransa ile olan ilişkilerindeki gerginlik gevşedi ve böylece Lokarno paktı ile Almanya, Milletlerarası işbirliğinde tekrar önemli bir yer almış oldu.

Lokarno paktını imzaladığı halde, doğu sınırlarının güvenliğini henüz yeter derecede sağlamış olduğuna inanmayan Fransa, bu konuda yeni ve başka garantiler elde etme çarelerini aramaktaydı.

1922'den beri Chicago'da savaşı kanun dışı saymak isteyen bir barış severler grubu oluşmuştu ki, A.B.D. kamuoyunda büyük nüfuz kazanmışlardı. Bu grubun nüfuzundan yararlanmak isteyen Fransız Dışişleri bakanı Brian, 20 Haziran 1927'de Amerika Birleşik Devletlerine bir ebedi barış paktı imzalanmasını ve böylece iki devletin bundan böyle karşılıklı ilişkilerinde savaşa baş vurmayacaklarını belirlemelerini önerdi. Halbuki A.B.D. Birinci Dünya Savaşından sonra tekrar Monroo siyasetine dönerek Avrupa işlerinde bir rol oynamamaya karar vermiş bulunuyordu. Fransa gibi bir Avrupa devleti ile böyle bir pakt imzalamak, A.B.D.'nin bu politikayı bırakması demek olacaktı. Bundan ötürü A.B.D.'leri bu öneriyi geri çevirdi.

Buna karşılık Amerika Birleşik Devletleri Dışişleri Bakanı Kolleg; bütün büyük devletlerin, bir savaşı lanetleme paktı imzalamalarını ileri sürdü. Önceleri bir duraklama geçirmekle beraber Fransa bu öneriyi benimsedi. Böylece Kolleg, önerilerini Sovyet Rusya hariç büyük devletlere sundu. Almanya da bu öneriyi hemen kabul ettiğini bildirdi İngiltere, imparatorluğun önemli bölgelerinde serbest kalmak koşuluyla öneriyi kabul etti. Nihayet 27 Ağustos 1928'de Paris'te büyük devletler ile Belçika, Polonya, Çekoslavakya Kolleg Paktı adı verilen bu anlaşmaya imzalarını koydular. Sonradan bu paktı, Sovyet Rusya dahil belli başlı kırk dokuz sonra da altmış beş devlet imzalamış oldu.

Bu paktın esası hukuki olmaktan çok ahlâki idi ve «Savaşın Lanetlenmesi» diye özetleniyordu. Pakt her türlü savaşa değil, yalnızca saldırı (tecavüz) savaşı lanetliyerek, savunma savaşı ile Cemiyeti Akvam çerçevesi içine giren savaşlara hukuken izin veriyordu. Üç maddeden oluşan bu anlaşmanın önemli ilk iki maddesi şöyle idi :

«İmza eden devletler, Devletlerarası anlaşmazlıkların çözümlenmesi için savaşa baş vurmayı lanetlediklerini ve birbirleriyle ilişkilerinde savaşı reddettiklerini ulusları adına resmen açıklarlar.»

«İmza eden devletler, niteliği ve kökü ne olursa olsun, aralarındaki her türlü anlaşmazlık ve çekişmelerde barış yollarından başka bir yol izlememeyi kabul ederler.»

Sonuç olarak, bu tarihe kadar inzivaya çekilmiş olan A.B.D. bundan böyle tekrar Avrupa ile işbirliğine girmiş bulunuyordu. Bu Paktın en zayıf tarafı, pakt'a uymayanlara ne gibi tedbir tatbik edileceğinin belirtilmemiş olmasıydı. Böylece gerek Cemiyeti Akvam, gerekse Kolleg Paktı taarruzu lanetlemiş ve kanun dışı saymış bulunuyordu. Ancak saldırganın tarifinde devletler uzlaşamadılar ve bu pakt da bu yolda yapılmış olan diğerleri gibi hayati olmaktan ileri gidemedi.

İşi böyle kuramsal yollardan ve paktlarla çözümlemeyi yararlı görenler çalışmaları sürdürüyorlardı. Sonunda da savaşı önlemek için en iyi çarenin silahları azaltma olduğu kanısına varılmıştı. Dolayısıyla silahların azaltılması için de bir çok girişimlerde bulunuldu. Ancak bunlarda küçük çaplı girişimler olduğundan sonuçsuz kaldı.

Lokarno anlaşmasıyla Fransa tekrar İngilterenin garantisini kazanmış ve Almanya ile de işbirliği devri başlamış bulunduğundan, koşullar silahların azaltılması teşebbüslerine girişilmek için daha elverişli olmuştu.

İlk önce Almanya silahların sayısının tahdit edilmesini önermişti. Zira Versay anlaşmasıyla Almanya'ya uygulanan tahdit de bu esasa dayanıyordu. Halbuki Fransa silahların sayısında değil, bütçelerde silahlar için konulan harcamaların indirilmesini ileri sürüyordu. Sovyetler Birliği ise silahların büsbütün kaldırılmasını önerdi. İngiltere bu Sovyet önerisini propaganda olarak vasıflandırdı ve dolayısıyla bir anlaşmaya varmak mümkün olamadı.

DENİZ SİLAHLARININ TAHDİDİ (1927 - 1930) :

Bu arada 1927'de Deniz silahlarının indirilmesi için A.B.D. tarafından büyük devletler bir konferansa çağrıldı ve deniz silahlarının tahdidi konusunda küçük tonajlı gemilerin de sınırlandırılması hususunun gözönüne alınması önerildi. Ancak İngiltere, İmparatorluk deniz ulaştırma yollarının uzunluğunu ileri sürerek küçük tonajlı gemilere olan ihtiyacını belirtti. İngiltere diğer yönden kruvazörleri iki kısma ayırarak ağır tonajlıları tahdide, fakat hafif kruvazörlerin inşasında serbest kalmakta ısrar ettiğini belirtti.

Bu konu ile ilgili görüşmeler iki ay kadar devam etti. Bir sonuç alınamadı. Konferansın sonuçsuz kalması İngiltere ile A.B.D.'nin ilişkilerini gerginleştirdi ve Amerika Birleşik Devletleri bu dönemde uçak gemisi ve kruvazör inşası için kongreden tahsisat aldı.

1930 yılında İngiltere'nin isteği ile Londra'da tekrar bu maksatla toplanıldı. Londra konferansında İngiltere, kruvazörler hakkındaki isteklerini bir hayli azalttı ve böylece de anlaşmaya varmak mümkün oldu. Bu defa İngiltere ile Fransa ve Amerika Birleşik Devletleri ile İtalya arasında anlaşmazlıklar çıktı. Fransa sömürgelerinin uzaklığını ileri sürerek Washington konferansında kabul edilmiş bulunan 5-5-3-3 oranının kruvazörlere de teşmilini red etti. Ayrıca İtalyanların işbirliğini de kabul etmedi. İtalya ise Londra konferansına katılmadı. Böylece anlaşma İngiltere, Ameraka Birleşik Devletleri ve Japonya arasında olmak üzere imzalandı.

Bu durum karşısında Almanya, anlaşmanın kara silahlarında da yapılmasında israr etti. 1930 yılında bu maksatla bir komisyon toplandıysa da sonuç alınamadı. Şu kadar ki bu komisyonun son oturumunda İtalya, Almanya, Sovyetler Birliği arasında Fransa'ya karşı bir cephenin oluşmaya başladığı sezildi ve böylece uluslararası ilişkilerde yepyeni ve silahsızlanmaya elverişli olmayan bir dönem açıldı.

1930 - 1935 ARASI GERGİNLİK SAFHASI :

Birinci Dünya savaşının sona ermesinden sonra Almanya ve İtalya'da Komünizm hareketleri başlamış ve kısmen de kuvvetlenmişti. Şu kadar ki, 1923'de Elbert ve 1933'e kadar da Mareşal Hindenburg tarafından yönetilen Almanya'da bu akınlar kısmen önlenmişti. İtalya da ise Mussolini'nin 29 Ekim 1922'de Başbakan olmasından sonra bu ülkede kurulan sıkı Faşizm idaresi özellikleri gençliği, eski Roma İmparatorluğu megalo ideasına sürüklemekte idi.

Birinci Dünya Savaşı sonrasının en büyük iktisadi krizi 1930'da görüldü ve bütün dünya milletlerinde yaygın bir nitelik aldı. Şu kadar ki bu krizden en erken kurtulmayı başaran genç Türkiye Cumhuriyeti olmuştu. Diğer devletler de bu krizi peyder pey atlamayı başardılar. Her iktisadi kriz, gelecekteki bir harbin habercisi olduğundan bu ekonomik kriz de yeni bir harp tehlikesini adeta müjdelemiş oluyordu.

Bu dünya ekonomik krizi sırasında, Birinci Dünya Savaşından en az etkilenmiş ve donanmasıyla Uzakdoğu'da tamamiyle serbest kalmış bulunan Japonya, kendi genişleme siyaseti için ilk önce Mançurya'yı serbest bularak 1931'de buraya saldırıp kolaylıkla ele geçirdi.

Japonya'nın bu tecavüzi saldırısına ne Cemiyeti Akvam ve ne de diğer büyük devletler her hangi bir müdahalede bulunmadılar.

1930 ekonomik krizi sırasında Almanya'nın ekonomik durumu, tamirat borçları nedeniyle daha da sarsılmıştı. Almanya bu durumu düzeltmek ve mevcut yüksek enflasyonu önlemek için borçlarının bir süre ertelenmesi için bir memorandum vermiş ve Londra'da toplanan bir konferansda bu konu halledilmişti.

Bu arada Alman Başbakanı olan Brüting bir yanda da tamirat borçlarını ödeyemeyecekleri propagandasını başarı ile yürütüyordu. Bu

nedenle Londra ve Basel'de toplanan maliyeciler de Almanya'nın borçlarını ödeme gücünün olmadığını ileri sürmeleri üzerine Brüting 1932 yılında resmen artık bu borçları ödeyemeyeceklerini ilan etti.

Dolayısiyle Lozan'da toplanan tamirat konferansında da, Fransa'nın muhalefetine ragmen, İngiltere'nin desteği ile tamirat borçları resmen kaldırıldı. Böylece Almanya, bozuk ekonomik durumunu biraz olsun hafifletmiş oldu. Ancak İşsizlik yine devam ediyordu.

Diger taraftan ise Japonya'nın 1931'de Mançurya'ya tecavüzü, İngiltere ile Fransa'yı birbirlerine yaklaştırmak zorunda bıraktı. Ancak bu arada Fransa'nın silahlanmaya başlaması ve gittikçe güçlenmekte olan Fransız donanmasının Akdeniz için ciddi bir tehlike teşkil etmeye başlaması, İngiltere ile Almanya'nın birbirlerine yaklaşmalarına ve anlaşmalarına neden oldu.

Böylece 18 Haziran 1935'de Londra'da imzalanan bir Deniz Anlaşması ile Almanya'nın da İngiltere Bahriyesinin % 35'i oranında bir deniz kuvveti sağlamasını kabul etmiş oluyordu.

Bu arada 1933'de Hitler Almanya'da iş başına gelmiş ve böylece Nasyonel Sosyalist olan Alman İşçi Partisi iktidara gelmişti. Bu yeni iktidar Alman kamuoyunu kısa zamanda; Komünist korkusu, Yahudi düşmanlığı, işsizlere iş bulma ve halk da askerdir konularında olgunlaştırdı. Almanlar böylece, üstün bir ırk olarak dünya hakimiyetine layik olduklarını bilincine ulaştırıldılar.

Dolayısiyle Adolf Hitler'in en büyük siyasi amacının, önce Avrupa'ya daha sonra da Doğu'ya hakim olmak olduğu belirlendi. Dış politikada ki en büyük amaç, Versay anlaşmasını yırtmak, Birinci Dünya Savaşında kaybedilen toprkları geri almaktı.

Almanya'da Nasyonel Sosyalizm'in doğmasından sonra buna; hayat sahası nüfuz bölgeleri gibi istekler de eklenmeye başlandı. Böylece Ratzel, Haushoffer ve Mac Kinder'in jeopolitik görüşleri, Alman idarecilerinin şahıslarında tatbik alanına konulma olanaklarını buldu.

İtalya ve Almanya'da bu görüş ve düşünceler hakim olurken 1932' de Atatürk Avrupa devletleri ve özellikle İtalya hakkındaki görüşlerini şu şekilde belirtiyordu :

«Almanya'nın, İngiltere ve Rusya hariç, Avrupa kıtasını elde edebilecek bir orduyu kısa zamanda teşkil edebileceğini, binaenaleyh yeni bir savaşın 1940-1946 yılları arasında başlamasının kuvvetle muhtemel olduğunu, Fransa'nın kuvvetli bir ordu yaratmak için gereken nitelikleri artık kaybettiğini, İngiltere'nin de adalarının savunulmasında Fransa'ya güvenmeyeceğini söyleyebilirim. İtalya, Mussolini'nin idaresi altında şüphesiz büyük bir kalkınmaya ve inkişafa mazhar olmuştur. Eğer Mussolini gelecek bir savaşta, İtalya'nın zahiri heybet ve azametini harp harici kalmak suretiyle layiki veçhile istismar edebilirse, sulh masasında başlıca rollerden birini oynayabilir. Fakat korkarım ki, Sezar rolünü oynama hevesinden kendisini kurtaramıyacak ve İtalya'nın askeri bir güç yaratmaktan henüz çok uzak olduğu derhal belirecektir.»

İtalya'nın bir aralık Antalya yöremize de yönelen ve önce Adriyatik Denizini, sonra da bütün Akdeniz'i bir İtalyan gölü haline getirmeye yönelik tecavüzi politikası sonucu, Türkiye'nin önderliğinde; Türkiye, Yunanistan, Romanya, Yugoslavya arasında 9 Şubat 1934'de bir Balkan Paktı oluşturuldu. Bulgaristan, Romanya, Yugoslavya ve Yunanistan'dan bir kısım toprak istekleri olduğundan bu Pakt'a girmemişti. Keza bir Balkan devleti durumunda bulunan Arnavutluk da İtalya tehdidinin çok yakın bulunmasından ve özellikle İtalya'nın 1927' de Yugoslavya ile aktettiği dostluk anlaşmasından çekindiği için, İtalya'ya karşı kurulmuş bulunan böyle bir Pakta girmekten çekindi.

Şu kadar ki, Arnavutluk bunun acısını İkinci Dünya Cavaşı başında İtalya'nın kendi topraklarına tecavüzi ile çekecekti.

İtalya böylece, Akdeniz yöresinde kendisine kolay yutulur bir lokma bulamayınca, 3 Ekim 1935'de Cemiyeti Akvam'ın bir üyesi olan Habeşistan'a saldırdı. İtalya'nın bu hareketine karşılık alınan iktisadi abluka ve ambargo gibi tedbirler ise İtalya-Almanya yakınlaşmasını ortaya çıkardı.

Böylece dünya devletleri arasındaki gerginlik safhası, en had duruma girmiş oluyordu.

1935 - 1939 ARASI TECAVÜZ SAFHASI :

İtalya'nın Habeşistan'a tecavüzü sırasında büyük devletler bir yandan bazı ikinci derece tedbirlerle oyalanırken bir taraftan da Fransa ile Sovyet Rusya arasında 7 Mart 1936'da bir anlaşma imzalandı. Almanya, Fransa'nın yaptığı bu Anlaşmayı Lokarno Anlaşmasına aykırı bularak bu anlaşmadan çekildi ve Versay Barış Anlaşması ile askerden arınmış bölge haline getirilmiş bulunan Ren bölgesini Mart 1936'da işgal etti.

Bu işgal konusunda İngiltere, Fransa'yı desteklemediğinden ve Fransa'da iç düzen karışık bir durumda bulunduğundan, Hitler'in bu oldu bittisine kimse karşı gelemedi.

Bu sırada İspanya'da bir iç savaş başlamıştı. Bu iç savaş Avrupa'yı etkileyecek durumda olmamakla beraber, bu sırada artık bir harbin yaklaşmakta olduğunu görerek gittikçe silahlanmaya başlayan Avrupa devletleri bu iç savaşa şu ya da bu yollarla katılarak kendi yeni silahlarını tecrübelere ve dolayısiyle iç savaşı oluşturan tarafları ayrı ayrı desteklemeye balşadılar. Böylece bu savaş, 1939 yılına kadar sürüp gitti. Sonunda General Franko'nun Faşist bir diktatörlük kurmasıyla son buldu.

Uzakdoğu'da Mançurya istilasındaki kolay başarısından kuvvet bulan Japonya, diğer devletlerinde de ilgisizliğinden cesaret alarak bu defa 1937'de Kıt'a Çin'e saldırdı. Ancak bir Kıt'a genişliğinde büyük olan Çin'e nüfuz, Japonya için kolay olmadı ve bu savaş kendi bünyesinde 1945e kadar sürüp gitti.

Diğer devletler bu dönemde artık bir savaşın kaçınılmaz olduğunu anladıklarından, bir taraftan ittifaklar oluşturmaya çalışırlarken, bir yandan da silahlanıyorlardı. Dünya devletlerinin bu tutumu, bir savaşı uzaklaştırmaktan çok, körükler duruma getirdi.

Çıkacak yeni bir dünya savaşında İngiltere kendi stratejisini yine Almanya'ya karşı tatbik edeceği bir ablukaya dayatıyordu. Böylece bir harbin 3-4 yıl süreceği, özellikle Almanya'nın Belçika tahkimatına, Fransa'nın o dönem için çok güçlü olarak kabul edilen Majino hattına ve Hollanda'nın su kanallarına dayanan savunma sistemine saptanarak uzun süre oyalanmak zorunda kalacağını düşünerek, noksan olan silahlarını tamamlamak için bu zamandan yararlanabileceğini hesaplıyordu. Artık İngiltere'nin Fransa'ya yaklaşması iyice olgunlaşmıştı.

Versay Barış Anlaşmasından sonraki politik olaylar Fransa'yı yalnız başına bırakmış olduğu için durmadan kendisine müttefikler arıyor ve güvenini siyasi kombinezonlarla sağlamaya uğraşıyordu. Fransa daima Avrupa'daki askerî ve siyasî statükonun muhafazasına taraftar idi.

Fransa'nın harp doktrini ise; Almanya'ya karşı tatbik edilecek ablukanın sağlayacağı «Savunma ve Yıpratma Stratejisine» dayanıyordu. Bu doktrinin kabulünde Mareşal Peten büyük rol oynamıştı. Bu ana doktrin, Birinci Dünya Savaşında mevzi muharebelerinde savunmanın kazanmış olduğu başarılara dayatılıyordu. İşte bu nedenle de tahkimata fazla önem verilmiş, özen gösterilmiş ve Majino tahkimatına bel bağlanmıştı. Halbuki Fransa'nın siyaseti, küçük Antant devletlerine yardım esasına kurulmuştur. Bu vecibelerini yerine getirebilmesi ise, bir tecavüz doktrininin kabulünü gerektiriyordu. İşte Fransa'nın bu tutumu, ilerde müttefiklerinin maruz kalacakları tehditler karşısında seyirci kalmasına neden olacaktı. Bu arada, mevcut askeri gücün daha çok kuvvetlendirilmesini isteyen Yarbay De Gaulle, ihtilalci fikirlerle vasıflandırılıyordu. Bu arada Moskova Ataşemiliteri: «Sovyet Rusya'dan öğrenilecek çok şey var» dediği için geri alındı. Bu yeni fikir, koyu bir muhafazakârlık içinde boğulurken, 1936'dan itibaren artırılan Millî Savunma tahsisatının mühim bir kısmı, hiç gerek yokken Deniz Kuvvetlerine tahsis edildi. Özellikle İtalya'ya dönük olan bu tutum ise, İngiltere'nin kuşkusuna neden oldu.

Avrupa'nın doğusunda jeopolitik ve jeostratejik önemi haiz olan büyük bir sahaya sahip bulunan Sovyet Rusya, bu dönemde iç ihtilalini tamamlamış ve gerekli reformları tatbik etmişti. Sovyet Rusya'ya göre; zayıf durumda olan Batı devletlerinin safında yer almaya kıyasla Almanya ile anlaşmak daha çok büyük avantajlar sağlıyacaktı. Diğer yönden bakıldığında belki Sovyet Rusya, Alman ordusunun bütün yükünü üzerine almak ve yirmi küsur yıl evvel Çarlık Rusyası'nın yıkılmasına neden olan ayni akibetle karşılaşmak durumunda kalacaktı. Halbuki tarafsızlık siyaseti Sitalin'e, Almanya ile batı devletleri arasında oluşacak bir harpte, Rusya'nın sınırlarını batıda birkaç yüz kilometre ileriye götürme, Baltık denizi kıyılarıyle, İstanbul ve Çanakkale Boğazlarını elde etme olanağını verebilecekti.

Sovyet Rusya bir savaşın yakın olduğunu seziyor, kapitalist devletlerle Faşist devletler arasında çıkması beklenen bu savaştan yararlanmak istiyordu. İki dünya bloku arasında çıkacak böyle bir savaşın, her iki tarafı da yıpratacağı ve sonunda hepsinden dinç kalacak Sovyet Rusya'nın ise Dünya İhtilali amacı kolayca gerçekleşebilecekti.

Bu düşünceden hareket eden Sovyetler, yeni bir politika izlemeye başladılar. Bu; Almanya ile anlaşmak ve çıkması beklenen bir savaşı yeterince körüklemek siyaseti idi.

Almanya dış siyasetinin esas gayesi; Orta ve Doğu Avrupa üzerinde hakimiyet kurmaktı. Bu istek gerek siyaset ve gerekse ideoloji bakımından İngiltere'nin dünyanın 1/4'ünü kontrolü altına almak isteğine benzemekteydi. Almanya, bu idealinin diğer büyük Avrupa devletleri tarafından muhalefetle karşılanacağını bildiğinden, askeri bakımdan yeterli derecede kuvvetli olmak ve kendisiyle birlikte diğer büyük devletlerle savaşmayı kabul edecek müttefik aramak arzusundaydı. A. Hitler'in harp başlayıncaya kadar dış siyasetinin ana düşüncesi bu idi. İngiltere ile Almanya, yani Avrupa'nın en kuvvetli denizci ve müstemleke devleti ile en güçlü kara devleti arasında, dünya çapında sıkı bir işbirliğine dayanan istikrarlı ve uzun ömürlü bir anlaşma, bu iki German devletinin Avrupa'yı yeniden düzene sokabileceği gibi Germen ırkının dünya hakimiyetindeki hissesini güvence altına alabilecek ve güçlendirebilecek ve böylece dünya sulhu da sağlanabilecekti. Halbuki İngiltere için böyle bir dünya siyasetinin kabul edilmesi, denizaşırı Büyük Britanya İmparatorluğunun kurulmasına olanak vermiş bulunan ve üçyüz yıldan beri izlenmekte olan «Geleneksel Avrupa Muvazenesi» politikasından vazgeçmek olacaktır.

İngiltere; dünyada bugüne kadar sahip olduğu rakipsiz durumu, Almanya'nın yardımı olmadan da sürdürebileceğini ummakta ve kendi ideallerinin tahakkuku için Avrupa'da gittikçe büyüyen tehlike olarak kendini gösteren Almanya'ya nazaran, Amerika Birleşik Devletleri'ni daha iyi bir müttefik olarak görmekteydi. İşte bu nedenlerle, İngiltere Hükümeti kendi kamuoyunu büyük Almanya'nın Avrupa kıtasındaki planlarına karşı koymaya sevk ediyordu ki, bu da sözü silahlara terk etmiş oluyordu.

Hitler ise yine bir taraftan İngiltere ile anlaşma çarelerini ararken bir taraftan da Alman milletini topyekün silahlandırmak suretiyle Avrupa'nın en kuvvetli ordusunu oluşturuyordu. Hitler, bu silahlanma sonucu tehlikenin yalnızca Avrupa'nın münhasır kalmıyacağını, gittikçe büyüyerek cihan şulüm bir mahiyet alacağını, dünyanın en kudretli ordularıyle çarpışmak gereğini de takdir ediyordu. Mümkün olduğu sürece harpten kaçınacaktı. Fakat zorunlu olursa, Almanya'nın harp silah ve araçlarının üstünlüğü ile İngiltere'nin çöküşünde menfaatleri olacak müttefiklerinin ve tarafsız devletlerin destekleriyle kazanabileceğini umuyordu.

Japonya, Çin'i tamamen ele geçirmek, böylece genişleyerek Uzak Doğu'yu tamamen kontrolü altına almak amaciyle giriştiği Çin savaşında, gayelerinin tahakkuku için Almanya ile anlaşmak zorunluluğunu duyuyordu.

İktisadi durumu yeniden düzelmiş bulunan Amerika Birleşik Devletleri, Japonya'nın Uzak Doğu'daki faaliyetlerine yer yer karşı çıkmakla beraber, Birinci Dünya Savaşından beri izlemekte olduğu tarafsızlık politikasından ayrılacağını gösterir hiç bir harekette bulunmuyordu. Zira Amerika'nın Avrupa işlerine karışmasını gerektiren ne bir toprak talebi, ne de ekonomik bir çıkarı vardı. Aksine Avrupa'da çıkacak bir harp, Amerika'ya ekonomik bir çok yararlar sağlayabilirdi. Bu bakımdan Amerika Birleşik Devletleri, ne İngiltere'nin ne de Fransa'nın bu yolda yaptığı girişimlerle ilgilenmiyordu.

Almanya 1938 yılında faaliyetlerini hızlandırdı. Bu girişimlerinin başında Avrupa'yı içinden fethetmek geliyordu. Nitekim Avusturya'da, Almanya ile birleşmeye dönüşük bir arzu muhtelif vesilelerle görülüyordu. Nihayet 12 Mart 1938'de Alman orduları Avusturya'yı kansız olarak işgal etti. Bu işgal ile yedi milyonluk bir nüfus, demir madenleri ve kereste fabrikaları kazanıldı. Ayrıca Orta Avrupa'ya doğru bir hakimiyet tesisine başlanmış, Çekoslavakya çevrilmiş, İtalya, Yugoslavya ve Mecaristan ile komşu olunmuştu.

Böylece sıra Çekoslavakya'nın ilhakına gelmişti. Zira Avusturya ile Çekoslavakya'nın elde edilmesi, Macaristan ile Polonya'yı daha doğrusu Karadeniz ile Kuzey Denizi arasında uzanarak Avrupa'yı ikiye ayıran arazi kesimini elde etmek demekti. Bu bölgenin stratejik önemi çok büyüktü. Bu yöreye sahip olmakla, Tuna havzasının ziraat bölgesine, Çokoslovakya'nın değer taşıyan sanayisine, Balkanlardaki madenlere ve Romanya petrollerine el atılmış olunacaktı ki, bir harbin desteklenmesinde büyük yararı olacak faktörlerdi.

Tuna havzasının işgali önemli askeri, politik ve ekonomik faydalar sağlayacaktı. Zira burası Avrupa'nın kalbi idi. Tarih boyunca Almanyanın kaderi burada şekillenmiş denilebilirdi.

Bu yol haçlılar yolu olduğu gibi, Türk fetihlerinin XVI ve XVII nci yüzyıllarda o devirdeki Almanya İmparatorluğunun kalbine, Viyana'ya kadar nüfuz etmeleri için yöneldikleri bir yoldu. Bu nedenle, Tuna havzasına hakim olmak, Balkan yarımadasına ve Yakın Doğu'ya giden yollara hakim olmanın esasını teşkil ediyordu.

Çekoslovakya; Fransa ve Rusya'yı ayrı ayrı anlaşmalarla bağlı olduğundan, dolayisiyle bir Fransız-Sovyet Paktı'nın doğal halkasını teşkil ediyorlardı. Ancak Almanya evvela 2.5 milyon Alma'nın yaşadığı yerlerin ilhakını istedi. Bir savaşın önlenmesi bakımından İngiltere ve Fransa bu konuda Çekoslovakya'yı ikna ettiler. Fakat bu arada, Polonya da Çekoslovakya'dan toprak talebinde bulundu ve durum yeniden karıştı.

Almanya'nın isteklerini incelemek ve bir anlaşmaya varmak için Münih'de; İngiltere, Fransa, Almanya ve İtalya'nın iştiraki ile bir konferans toplandı ve 30 Eylül 1938de bir anlaşma imzalandı. Böylece Südet'ler bölgesi Almanya'ya Teschen bölgesi Polonya'ya verildi.

Ancak A. Hitler memnun olmamıştı. Çekoslovakyanın tamamı için Slovakları vasıta olarak kullandı. 5 Mart 1939'da Çekoslovak Cumhurbaşkanı Berlin'de Çekoslovakya'nın Alman himayesine girdiğine dair bir vesikayı zorla imza etmek zorunda kaldı. Bir hafta sonra da Litvanya, Memel bölgesini Almanya'ya terke mecbur oldu.

7 Nisan 1939'da İtalya; Arnavutluk'a kuvvet çıkararak işgale başladı. Çekoslovakya'nın işgalinden sonra Almanya, Polonya'dan Danzig'in iadesini talep etti. Bu suretle Loid George'un yirmi yıl önceki sözleri tahakkuk ediyordu. Zira L. George; Danzig ve koridorunun ergeç müstakbel bir savaşa neden olacağını söylemişti. (Burası Birinci Dünya Harbinin hitamında, Polonya'ya bir liman verebilmek için Almanya'dan alınarak serbest şehir haline getirilmişti.)

Bu sırada, İngiltere ve Fransa, bir tecavüze uğradığı taktirde yardım edeceklerine dair Polonya'ya teminat vermişlerdi. Bu teminatlarına ilaveten doğu sınırları bakımından Sovyetler Birliği ile de anlaşma ararlarken, 23 Ağustos 1939'da Almanya ile Sovyetler Birliği arasında bir saldırmazlık paktı imzalandı.

Nihayet 1 Eylül 1939'da Alman orduları Polonya sınırlarını aşarak taarruza geçince İKİNCİ DÜNYA SAVAŞI başlamış oldu.

BÖLÜM — II

İKİNCİ DÜNYA HARBİNDE ATLANTİK'DE DENİZ HAREKÂTI

KISIM — I

ALMANYA VE İNGİLTERE'NİN DENİZ STRATEJİSİ VE HARBE HAZIRLIKLARI

ALMAN DONANMASI VE STRATEJİSİ :

Birinci Dünya Harbinde İngiltere, Anavatan Filosunu Scapa-Flow'da üslendirmek ve Dover Boğazını da kontrol altında bulundurmak suretiyle Almanya'ya uzak abluka uygulamış ve arzu ettiği neticeye ulaşmıştı. Hayati menfaatlerinin mevcut bulunduğu deniz ulaştırma yollarını kontrol altında tutmayı başaran İngiltere bu sonucu; kuvvet ve cografi üstünlüğü iyi kullanarak elde etmişti. Diğer yönden İskandinavya yarımadasına müteveccih bir tek deniz ulaştırma yolu hariç tutulduğunda, İngiltere'nin bütün deniz ulaştırma yollarının abluka sahasının dışında kalması, tespit edilmiş stratejik savunma konseptinin uygulanmasını kolaylaştırmıştı.

Bundan başka Norveç, Danimarka ve Hollanda'nın bu abluka içinde bulunmaları İngiltere'nin Almanya'ya komşu bu memleketlere giden deniz ulaştırma yollarını da kontrol altında bulundurmaya olanak sağladığından, İngiltere'nin Almanya'ya uyguladığı denizde ekonomik harp daha da etkili olmuştu.

Birinci Dünya Harbinin başlangıcında, dünyanın ikinci büyük donanmasına sahip bulunan Almanya'nın Kuzey Deniz'i güneyindeki Alman körfezinde açık deniz filosunu tutup, İngiliz Anavatan Filosunu yıpratma çabasına girişmesi hata idi. Çıkan fırsatlardan istifade ederek İngiliz Anavatan Filosuna vurulacak darbeler istenilen hedefe ulaşmaya yeterli gelmeyecekti. Esas hedef İngiltere'nin Atlantik'deki deniz ulaştırmasına darbeler vurmak olmalıydı. İşte bu türlü istenilen netice alınamadığından nihayet 1916 yılının Şubat ayında bilinen kayıtsız-şartsız denizaltı harbini icraya mecbur oldu.

İngiliz deniz ulaştırmasına amansız darbeler vurulması sonucu İngiltere'nin dize getirilebileceği fikri çok geç kabul edilip işe başlanmış olması Almanya'nın mağlubiyetine mani olamadı ise de Alman stretejistleri ile Deniz Kuvvetleri komuta kademelerindeki idarecilere müstakbel bir harp için faydalı dersler verdi.

Bu suretle harpten sonra yapılan Versay (Versailles) Barış Anlaşması sonucunda Almanya, 1920 yılına az miktarda harp gemisi fakat çok şeyler öğrenmiş olarak girdi.

1925 yılında deniz albayı Otto Groos; «Büyük Harbin Işığı Altında Deniz Harbi Dersleri» adında bir eserini yayınladı. Eserinde Albay Groos, iki önemli noktaya parmak basmakta idi. Birisi; Manş Kanalı limanlarını ele geçirecek Almanya'nın, İngiltere'nin coğrafi durum üstünlüğünü bir dereceye kadar ortadan kaldırabileceği, diğeri ise; Alman açık deniz Filosunun İngiliz Anavatan Filosu üzerinde kazanacağı, seri halindeki küçük zaferlerin İngiltere'yi maglup edebileceği idi.

Bundan bir yıl kadar sonra 1926'da Tümamiral Wolfgang Wegener tarafından «Büyük Harbin Deniz Sevkulceyşi» adında yeni küçük bir kitap yayınlandı. Bu kitap ilk yayınlandığında gizli olup yanlız Alman deniz subaylarının okuması için hazırlanmış bir muhtıra mahiyetinde idi.

Daha evvelce Alman deniz nazariyecileri, mağlubiyetlerini muayyen nedenlerle açıklamaya gayret göstermişler ve neticede;

«Almanya, denizde bütün dünya donanmalarının birleşimi çok kuvvetli bir koalisyonla karşılaştığı için mağlup olmuştu. Hatasız hareket ettikleri ve metodlarını geliştirdikleri taktirde yeni bir mücadelede zafer kazanmak mümkündür.» fikri ortaya çıkmıştı.

Ancak Amiral Wegener'in tezinin üzerinde inşa edildiği fikir ise: «Eğer Almanya tekrar büyük bir güç olacaksa karşısında kaçınılmaz olarak Büyük Britanya'yı bulacaktır. Dolayısiyle Almanya'nın önünde seçilebilecek iki yol vardır. Almanya büyük, dengeli bir filo inşa etmeli ve bu filo ile Fransa ve Norveç'deki üslerden yararlanarak bir İngiliz ablukasını boşa çıkarmaya çalışmalıdır. Eğer Almanya bunu yapamaz ise, Avrupa deniz ulaştırma yolları üzerinde İngiltere'nin deniz hakimiyetini nötralize edecek bir ittifaklar sistemi kurmalıdır.» idi.

Amiral Wegener; gerek deniz kuvveti ve gerekse coğrafi durum bakımından çok üstün vaziyette bulunan İngiltere'nin karşısında Amiral Tirpitz'in riske nazariyesinin tatbik kabiliyetinden yoksun olduğunu ileri sürerek, Birinci Dünya Savaşındaki Alman Deniz stratejisini hatalı buluyor ve «İngiltere ne hata yapmış olursa olsun uyguladığı deniz stratejisi ana hatları ile çok doğrudur.» diyordu.

İngiltere'nin, kendi deniz ulaştırma yollarını kontrol edip korurken, aynı zamanda Almanya'nın deniz ulaştırmasına mani olduğunu söylüyor ve bu nedenle de Heligoland körfezini ölü bir denizin ölü bir köşesi olarak tanımlıyordu.

Amiral Wegener'e göre; Eğer Alman Açık Deniz Filosu Norveç üs ve limanlarında konuşlandırılsaydı, hem bu bölgedegi tarafsız deniz ulaştırmasını kontrol altında tutabilir ve hem de bu harekât alanındaki İngiliz deniz ulaştırmasını taarruz imkânına sahip olabilirdi. Bu yapılamadığı içindir ki; İngilizler Birinci Dünya Harbinde Danimarka sahillerine kadar sokularak taarruzi mayın manialarını tesisine olanak bulmuşlardı.

Amiral Wegener, Alman Açık Deniz Filosu için anavatan dışında ileri üsler temin edilmesini «Coğrafi Taarruz» olarak kabul ediyor ve bunda başarılı olunduğu taktirde İngiltere'nin uygulayacağı ablukanın tesirsiz ve yetersiz olacağını savunuyordu.

Amiral Wegener'in Alman deniz stratejisine ilişkin ileri sürdüğü bu düşüncelerin doğru veya yanlış olduğu tartışılabilir. Ancak Birinci Dünya Harbi sonrası Alman Deniz Kuvvetleri için çok kıymetli fikirler ortaya attığı ve zamanla kabul gördüğü bir gerçektir.

Amiral Wegener; Almanya'nın Norveç'in kuzey Burnunda Fransa'nın Biskay körfezinin nihayetine kadar bütün sahil kesiminin Almanya'nın kontrolü altında bulunmasını söylediği gibi biraz daha da ileri giderek; «Donanma için düşünülecek şey öncelikle stratejik noktaların zapt edilip kullanılmasıdır. Alman deniz ticaretinin idamesi ve İngiliz deniz ulaştırmasının engellenmesi için müstakbel bir harpte Atlantik'de stratejik noktaları elde etmek zorundayız.» demektedir.

Amiral Wegener, aynı zamanda İngiliz deniz ulaştırmasını çökertmek, ortadan kaldırmak için suüstü akıncı gruplarının kullanılmasının uygun olduğunu ileri sürüyordu.

Bu düşünce ve önerileri ile Amiral Wegener, Coğrafi avantajlara sahip zayıf deniz kuvvetlerinin deniz ulaştırması uğruna yapılacak mücadeleyi kazanabilecekleri doktrinini ilk defa ortaya koyan ilk stratejist oldu.

İlk önceleri Amiral Wegener'in görüşleri uygulama olanağından yoksun diye reddedildi. Bununla beraber Amiral'in «Okyanus Donanması» kurma önerisi Amiral Zenker'in yönetiminin son yıllarında kabul gördü ve görüşleri benimsenmeye başladı.

Değişik cepheli ve esrarengiz bir ruha sahip olan Hitler, batılı devletlerle harp etmeden Avrupa kıtasında Alman hegemonyasını tesis edebileceği düşüncesinde ve yine aynı şekilde, her türlü hal ve şartta hasımlarını süratle mağlup edebileceği kompleksi içinde idi.

İşçi gücünü topyekün seferber ederek ve silah imalatını azami seviyeye yükselterek Fransa'ya tekaddüm edebileceğini, İngiltere'nin ise uzun yıllardan sonra kendisine yetişebileceğini hesap ediyor, Almanya'nın kudreti arttıkça Fransa ve İngiltere'nin bir mücadeleye teşebbüslerine ihtimal vermiyordu.

Yeniden silahlanma, Ren ve Avusturya'nın işgali, Çekoslovakya'nın tasfiye edilmesi gibi ilk başarılar Hitler'in politikasını parlak bir şekilde teyid etti.

Neurath, Schacht ve silah endüstrisi bakanı General Thomas gibi Hitler'e ihtiyatlı olmasını önerenler ikinci planda bırakıldılar ve çekildiler.

Hitler, ortaya koyduğu politikasını şahsi görüşlerine dayanan ekonomik bir strateji ile desteklemekte idi. Bu strateji; Silah, mühimmat ve ikmal maddesi stoklarının süratle artırılmasını hedef tutuyor,

mevcut sanayinin azami kapasitede çalıştırılması esas alınarak müstakbel ihtiyaçları karşılamak değil, halihazır ihtiyaçların teminini ön planda tutuyordu. Bu nedenle general Thomas bu politikaya «Genişliğine Silahlanma» ismini veriyor ve «Derinliğine Silahlanma» deyimini kullanan Hitler'e karşı çıkıyor, imalat potansiyeline oldukça uzun vadeli bir harbe göre yön verilmesinde ısrar ediyordu. Birçok yüksek şahsiyetler tarafından desteklenen General Thomas, harbi 1950 yılına kadar geciktirmek ve hatta harpten tamamiyle kaçınmak düşüncesinde idi.

Alman Deniz Kuvvetleri Komutanlığı da bu fikri daima desteklemekte idi. Hatta Büyükamiral Raeder Hitler'den, 1945 yılından önce hiçbir mücadelenin açılmıyacağına dair teminat almış bulunuyordu.

İkinci Dünya Harbine Almanya; Deniz Kuvvetleri ile İngiltere'ye karşı iktisadi harp yapmayı düşünerek girdi. Hitler tarafından 10 Mayıs 1939'da verilmiş olan direktifde şu ifadelere rastlıyoruz :

«Alman Deniz Kuvvetleri, İngiliz ve Fransız deniz ulaştırma taarruz için tedbirlerini alacaktır. Dışişleri ile koordine sağlayarak ilerde vukua gelmesi muhtemel gelişmeleri dikkate alarak, bu ulaştırmaya taarruz meselesinin askerî ve hukuki taraflarını inceleyecektir.

İngiltere ile muhtemel bir harpte, birkaç abluka yarıcı gemimizin yapacağı harekât hariç, memleket dışı ticaret münasebetlerimizin devam ettirileceği ümit edilemez. Bu suretle bizim deniz ulaştırmamız Baltık Denizi ile Kuzey Denizinin kıyı kısmına münhasır kalır.»

Hitler, 22 Ağustos 1939 günü büyük askeri şefleri Berghof'da bir konferansa davet etti. Büyükamiral Raeder, Göring, Keitel ve Alman Kara Kuvvetlerinin bütün komutanları bu toplantıda hazır bulundular. Hitler özet olarak; Avrupa kıtasında Alman hegemonyasını tesis etmek maksadiyle tecavüz politikasını uygulayacağını ancak Batılı devletlerin Almanya'ya müdahale etmeyeceklerini, İngiltere'nin harp arzusunda bulunmadığını açıkladı ve Deniz Kuvvetlerinin kullanma stratejisini şu şekilde belirtti :

«Deniz ulaştırmasına taarruz konusunda Alman Deniz Kuvvetleri bütün gayretini İngiltere'ye yöneltecektir. Bu tesiri artırmak için birçok bölgeler «Tehlikeli Saha» olarak ilan edilecektir. Bunların nereleri olacağı ve hudutlarını Deniz Kuvvetleri Komutanlığı bildirecektir. Düşmanların Baltık Denizi'ne girmesine meydan verilmiyecektir. Bu denize giriş boğazlarının mayınla kapatılıp kapatılmayacağına Deniz Kuvvetleri Komutanlığı karar verecektir. İngiltere'ye karşı yapılacak harekâtta Hava Kuvvetleri düşmanın deniz ulaştırmasına taarruzlar yapılmasını dikkate alacaktır.

İngiliz harp gemileri topluluğuna ve bilhassa büyük gemilerle uçak gemilerine karşı, uygun hiçbir hücum fırsatı kaçırılmayacaktır. İngiltere Adaları kıyılarına karşı taarruzi hareketler hazırlanacak fakat az kuvvetler kullanılacak ve böylece az zayiat vermek düşüncesiyle yarı kalacak başarılardan kaçınılacaktır.»

Konferansı müteâkip Büyükamiral Raeder ile Kurmay Başkanı Amiral Schniewind kendi aralarında son derece bedbin fikirler teati ettiler. Henüz barışın muhafaza edileceği kanaatinde idiler. Fakat, Almanya, Polonya'ya taarruz ettiği taktirde İngiltere mücadeleye girecek ve sonuna kadar da döğüşecekti. Harp; derhal bir Dünya Harbine dönüşmüş olacaktır. Almanya'nın milli politikası, yeterli bir Alman Deniz Kuvvetinin yaratılmasına mani olmuştu. Harp, bir yönü ile deniz harbi şeklinde cereyan edeceği halde Almanya'nın durumu son derece yetersiz idi.

İki savaş arasında deniz strateji uzmanlarının görüş ve önerilerinin etkisi altında kalan Alman Deniz Kuvvetleri Komutanlığı da müstakbel Deniz Stratejisini şu şekilde ortaya koydu :

«Müstakbel bir harpte yeterli sayıda ve tipte harp gemisine sahip olunamayacağı için zaferi, hasım deniz kuvvetlerinin imhasında aramak bir hayaldir, boş bir çabadır.

İngiltere ancak deniz ulaştırmasına taarruz edilip öldürücü darbeler indirilmek suretiyle mağlup edilebilir. Bu mücadele bilhassa suüstü vurucu grupları ve hava kuvveti ile desteklenen denizaltı kuvveti tarafından yürütülmelidir.

Son derece elverişsiz olan coğrafi durumu düzeltmek için Alman körfezi dışında yabancı ülkelerde Üs'ler işgal etmek faydalı ve hatta gereklidir.»

Bu stratejinin ışığı altında Büyükamiral Raeder, 1939 yılı Şubat ayında yeni bir donanma programı hazırladı. Devam etmekte olan inşaat programının Ek'i olan bu yeni inşaat programının 1947 yılında realize edilmesi tahmin edilmekte idi.

Büyükamiral Raeder aynı zamanda müstakbel bir harpte, Baltık Denizi'ne hakim olmak ve Kuzey Denizi'ne İngiliz Donanmasının büyük bir kısmını angaje etmek maksadiyle, Almanya sularında kuvvetli bir birlik bulundurmayı ve yine çok kuvvetli kuruluşa sahip denizaltı ve suüstü vurucu grupları ile Atlantik'de mücadele yapılmasını tasarlamakta idi.

Büyükamiral Raeder'e genel olarak büyük bir stratejist (Specialiste ou praticien de la strategie) nazarı ile bakılmaktadır.

Amiral Rusya'nın istilasına karşı olduğu gibi, mücadelede Akdeniz harekât alanının oynayacağı önemli rolü de idrak etmiş bulunuyordu. Ancak; inşa etmek istediği Donanma programı tetkik edildiğinde, bu kuvvetin beklenen görevleri tam manasiyle başaracak kifayette olmayacağı görülebilir. Diğer yönden harbin çok daha erken başlatılmış olması ve stratejiye uygun deniz harp silah ve araçlarına sahip olmadan harekâta katılmak mecburiyetinde kalınışı neticeye tesir etmişti. Diğer taraftan Büyükamiral'in vücuda getirmek istediği denizaltı filosu, suüstü filosundan hacim itibariyle beş veya altı defa daha zayıftı.

1936 yılından beri Denizaltı filotillası komodoru Albay Dönitz; yazılı ve sözlü önerilerle Deniz Kuvvetleri Komutanlığına durmadan baş vurmuş, savaş çıkarsa ancak üçyüz denizaltıya sahip bir filo ile denizde başarı sağlanabileceğini savunmuştu. Bu fikrini her fırsatta açıklayan Albay Dönitz'i ne Büyükamiral Raeder, ne Göring ve ne de Hitler bir türlü anlamamış, deniz ulaştırması harbi için denizaltıların en müessir gemi olduklarına inanmamışlardı.

(Denizaltı Filotillası Komodoru Albay Dönitz, Scapa Flow baskınını; elde edilecek bir zaferin bütün dünyada yankılar uyandırabileceğini ve bu zafer sayesinde Büyükamiral Raeder ve Hitler'e baskı yapabileceği düşüncesi ile planlamıştı.)

Halbuki Denizaltı kuvveti komutanı Dönitz, denizaltı inşaatının diğer bütün inşaata nazaran bir rüçhaniyeti olmasını arzu etmekte idi. Hadiselerin akışı Dönitz'in haklı olduğunu ispat etti.

Eylül 1939'da Alman Deniz Kuvvetleri, Alman Silahlı Kuvvetlerinin en zayıf bir parçası idi ve Deniz Kuvvetleri Strateji içinde kendi stratejisini uygulamaktan yoksun idi.

Başlangıçta Alman Stratejisi kara harekâtına dönük bulunuyordu. Bu nedenle Alman şefleri büyük tenkidlere maruz kaldılar. Fakat görüşlerini değiştirebilmek imkânsız idi. Alman generalleri deniz üstünlüğünün önemini takdir edemediklerinden, güçlükleri sınıflandırmaya ve kara meselesini daima deniz meselesinden önce halletmeye mütemayil idiler.

Hakikatte Alman stratejisi tam manasiyle hazırlıksızdı. Bu nedenle Alman'lar 1940 yılı Temmuz ayı durumu büyük tesadüflerin yardımı ile elde edebildikleri söylenebilir.

Birçok düşüncelerin etkisi altında kalan Alman Deniz Kuvvetleri Komutanlığı İkinci Dünya Harbine aşağıdaki şekilde bir strateji tespit ederek girdi :

«Batıda harbin İngiltere ve Fransa tarafından açılması beklenecek ve bu suretle insiyatif batılılara bırakılacak.

Baltık denizinde tam hakimiyet sağlanıncaya kadar gereken yerler mayınlanacak.

İngiliz deniz ulaştırmasına taaruz edilecek, bilhassa büyük gemilerle uçak gemileri hedef alınacak.

Taarruzi harekâta teşebbüs edilecek, bu harekât mayın dökme ve kıyı bombandırmanı şeklinde olacak.»

Harbin devamı süresince uygulanan ve sık sık değiştirilen Alman deniz stratejisi hedefi iyi tespit edilmemiş bir strateji olup, mevcut ve gelişen durumlara uydurulmaya çalışılan bir strateji idi. Hitler, bir nutkunda açıkça belirttiği gibi, yüksek komuta makamlarının tavsiye önerilerinden ziyade kendi hislerine tabi olarak harbin sevk ve idaresi hakkında kararlar vermiş ve bu kararların yüzde doksanında büyük riskleri göze almıştı.

Herşeyi planlı, programlı ve yüksek bir disiplin anlayışı içinde yapan Alman silahlı kuvvetleri ilk defa olarak İkinci Dünya Harbinde keyfi sevk ve idare edilmiştir. Tabidirki Alman deniz kuvvetleri de bu arada kendine düşen payı almıştır.

Alman yüksek sevk ve idaresi, bu harp için uzun vadeli bir strateji saptayıp, buna bağlı bir harp planı hazırlamamıştı. Hitler'in düşünceleri ve görüşleri bu çeşit bir planın yapılmasına engel olmuş ve Fransa mağlup olunca İngiltere'nin harbe devam edemeyeceğini tahmin eden Hitler'in kat'i neticenin batı cephesinde alınacağına katiyetle inanması sonucu her üç kuvvetin harp planları buna göre hazırlanmıştı.

İkinci Dünya Savaşı süresince Almanya deniz harbinde büyük hatalar yaptı. Deniz harbinin sevk ve idaresinde hataların en büyüğü seçilen hedefin ve buna bağımlı harp doktrininin değişmesi lazım geldiği zamanların iyi takdir edilememesi, geç kalınması ve yeterli tedbirlerin alınmaması olmuştur.

İNGİLİZ DONANMASI VE STRATEJİSİ :

Birinci Dünya harbini müteâkip alınmış çeşitli tedbirler karşısında; nüfusu son yıllarda süratle artan memleketen, ithalat yapmadan halkını ne beslemeye, ne giydirmeye ve ne de savunmasını hazırlamaya imkân vermeyen ekonomik durumun arzettiği büyük tehlike olmasaydı İngiltere'nin stratejik durumu yine de müsait olarak görülebilirdi.

Bu bakımdan İngiltere ithalatını normal seviyede tutmak ve hatta artırmak mecburiyetinde idi. Bu nedenle müstakbel bir harbin ilk gününden itibaren Deniz ulaştırmasını emniyet altında bulundurması zarureti vardı.

Alman Deniz Kuvvetlerinin harekâta hazır durumda limanda bekleyen birkaç bin tonluk suüstü korsan gemileri veya denizaltı gemileri, İngiliz Deniz Kuvvetlerini, deniz ulaştırmasının emniyetini sağlamak için bir milyon tonluk harp gemisi kullanmaya mecbur ediyor ve bu nedenle de İngiltere askeri potansiyelinin büyük bir kısmını Deniz Kuvvetlerine, Deniz ulaştırmasının emniyetine tahsis etmiş oluyordu.

İngiltere, Birinci Dünya Savaşını müteâkip 1936 yılından itibaren yeniden silahlanmaya başlamış bulunuyordu. Pek tabi olarak İngiltere, yeniden silahlanma gayretinin büyük bir kısmını donanmaya ve donanma da büyük muharebe gemisi inşaatına tahsis etmişti. İnşaat programında öncelik verilen muharebe gemilerinin inşaatı büyük münakaşalara neden olmuştu. Askeri ve sivil şahsiyetlerin büyük bir kısmı, bu suretle para sarf edileceği yerde Hava Kuvvetlerinin takviye edilmesi kanısında idiler. Çünkü bu hal tarzı yeniden silahlanmanın daha seri bir şekilde başarılmasını mümkün kılacak ve büyük muharebe gemileri esasen hava kuvvetlerinin darbelerine mukavemet edemiyeceklerdi.

Bu fikirlere Amirallik Birinci Lordu Chatfield aşağıdaki görüşlerle karşı çıkmakta idi :

«Şayet müstakbel bir harp, muharebe gemilerinin gereksiz olduğunu ortaya koyacak olursa, bunların inşaatleri için paramızı israf etmiş olacağız, ancak bu gemileri inşa etmezsek ve harpte lüzumlu oldukları belirirse o zaman belki de bütün imparatorluğu kaybetmiş olacağız.»

Bu fikirlerin büyük bir kıymeti vardı. Ancak tespit edilen deniz stratejisinin uygun gördüğü silahlanma gayretinin büyük bir kısmı Fransa'nın maglubiyetinden sonra hedefine ulaşabildi.

İngiliz Amirallik dairesi deniz kuvvetlerinin zayıf taraflarını genellikle aşağıdaki şekilde belirlemekte idi :

«Büyük Britanya himaye gemisi inşaatını terk etmiştir. En kısa zamanda bu tip gemilere sahip olma yolları aranıp bulunmalıdır. Büyük deniz kuvvetine rağmen denizaltı harbine ait hazırlıklar yetersizdir. Bazı gemilerin Asdic cihazları ile teçhiz edilmesi yeterli değildir.

Müstakbel bir mücadelenin açılmasını müteâkip, imkân nispetinde ticaret gemileri silahlandırılmalıdır.

Konvoy teşkili ilk kademede nazarı itibare alınmalı, konvoyların sevk ve idaresi ile ilgili mevcut talimatlar gözden geçirilip geliştirilmelidir.

Büyük gemilerin gece muharebe esasları yeniden düzenlenmelidir. Donanma Hava Kuvveti kurulmalıdır.»

1939 yılında İngiliz Amirallik dairesinin stratejik fikri müdiri Tedafüi idi. Birinci Dünya Harbinde olduğu gibi stratejik savunmada kalmak gerekli görülüyordu. Çok kısa olarak ifade edilirse; kabul edilen strateji :

«İngiliz deniz ulaştırmasının serbestisini sağlamak ve Büyük Britanya'yı bir istilaya karşı himaye etmek.»

1939 yılında Amirallik Birinci Lordluk makamını işkal eden M. Churchill, boşuna yere Amirallik Karargâhına Taarruzi bir ruh vermeye çalıştıysa da diğer deniz Lordları Kara ve Hava Kuvvetlerinin kifayetsiz oluşlarının kendilerine ihtiyatlı hareketi empoze ettiği kanaatinde idiler. Netice olarak Amirallik dairesi uygulanacak stratejiyi aşağıdaki şekilde tespit etti :

«Müstakbel bir harpte, daha çok insan hayatına mal olan kara muharebelerininin yükünü müttefiklere verilecek, Deniz Harekâtı bizzat idare edilecektir.

Düşmanı yıpratarak sulha mecbur edilmesi yoluna gidelecektir.

Deniz muharebesi aranmayacak, fakat bundan kaçınılmayacak, bunun için daima hazır bulunulacaktır.

Kuzey Denizi'nde kuvvetli bulunmak, Manş Denizi'nde hakimiyet temin ve idame etmek, kendi ulaştırmamızı korumak ve düşman ulaştırmasına taarruz etmek, düşman suüstü korsan gemilerini yakalayıp imha etmek, Akdeniz'de Fransa ile işbirliği yapmak ve diğer denizlerdeki Fransız menfaatlerini de korumak, Amerika Birleşik Devletlerini bir müttefik olarak harbe sokmaya çaba sarfetmek esastır.»

ALMANYA'NIN DENİZ HARBİ HAZIRLIKLARI :

1 Eylül 1939 günü sabah alacakaranlığında Alman kuvvetlerinin Polonya'ya taarruzu ile başlayan İkinci Dünya Harbine Almanya'nın hazırlanması, Çekoslovakya'nın işgali ve Fransa ile İngiltere'nin Polonya'ya garanti verdikleri sırada tahminen altı ay evvel başlamıştı. Genel Harp Hazırlıkları ve Danzing'in zaptedilmesi hakkında Fall - Weiss (Beyaz Dava) harekâtına ilişkin olarak 3 Nisan 1939 günü A. Hitler ve Alman Silahlı Kuvvetler Yüksek Komutanlığı Başkanı General Keitel imzası ile iki talimat yayınlandı.

«BEYAZ DURUM TALİMATI

ÇOK GİZLİ

Yalnız Subaylara

HARP KUVVETLERİ YÜKSEK KOMUTANLIĞI

Berlin 3 Nisan 1939

KONU : Alman Silahlı Kuvvetleri İçin Talimat :

Polonya'nın bugünkü davranışı; gerektiğinde, bu yönden gelecek herhangi bir tehlikenin kaldırılması için askerî hazırlıklara başlanılması zorunlu kılmaktadır.

1. Siyasi İhtiyaçlar ve Amaçlar :

Amaç; Polonya askerî gücünü yok etmek ve Doğu'da millî savunma ihtiyaçlarını karşılayacak bir durum yaratmaktır. Danzing serbest şehri, en geç çatışmaların başladığı sırada Almanya topraklarının bir parçası olarak ilân edilecektir.

Siyasi liderler, olabildiği taktirde, Polonya'yı ayrı tutmayı, yani savaşı yalnızca Polonya ile sınırlamayı bir görev sayacaklardır. Zira; Fransa'da iç çatışmaların artması ve bu nedenle İngiltere'nin de daha çekingen davranması uzak olmayan bir gelecekte böyle bir durum yaratabilir.

Rusya tarafından yapılacak bir müdahalenin Polonya'ya bir yararı dokunamaz. İtalya'nın durumunu Roma-Berlin mihveri tayin etmiş bulunmaktadır.

2. Askerî Sonuçlar :

Batı demokrasileri arasındaki ayrılıklar, Alman Silahlı Kuvvetlerinin büyük amacı olmakta devam edecektir. Beyaz Durum, bu hazırlıklar için yardımcı niteliktedir.

Eğer savaşa ani, şiddetli darbelerle başlamayı ve başarıya çabuk ulaşmayı sağlayabilirsek, Polonya'nın tecrit edilmesi, çatışmaların başlamasından sonra bile daha kolay sağlanabilecektir.

3. Silahlı Kuvvetlerin Görevleri :

Wehrmacht'ın görevi, Polonya Silahlı Kuvvetlerini imha etmektir. Bu amaçla, sürpriz bir saldırıya yönelmeli ve hazırlanılmalıdır. Danzing'in sürpriz bir harekâtla işgali, Beyaz Durum'dan bağımsız olarak, elverişli bir siyasi durumdan yararlanılmak suretiyle mümkün olabilir.

Ordunun işgal harekâtı Doğu Prusya'dan başlayacaktır. Donanma denizden müdahale ederek harekâtı destekleyecektir.

Adolf HİTLER

ÇOK GİZLİ »

(NCA VI. Sayfa : 916-928, DGFP VI. Sayfa : 186-187 ve 223-228, TMWC XXXIV. Sayfa : 380-422)

Yine aynı gün Alman Silahlı Kuvvetler Yüksek Komutanlığı Başkanı General Keitel tarafından Hitler'in emrine atıf yapılarak diğer bir talimat yayınlandı.

« ÇOK GİZLİ

Yalnız Subaylara

Alman Silahlı Kuvvetleri Yüksek Komutanlığı

Berlin 3 Nisan 1939

KONU : Harp Kuvvetleri İçin Talimat 1939/1940

Alman Silahlı Kuvvetlerinin yeknesak bir şekilde Harp hazırlıkları iç'n, 1939/1940 yılına ait talimat yeniden yayınlanmıştır.

Birinci kısım hudut savunması (Grenzsicherung) ve üçüncü kısım olan Danzing'in işgali Nisan 1939 ayı ortalarında yayınlanacaktır. Ancak bunların ana prensipleri değişmemiştir.

İkinci kısım olan Beyaz Dava (Fall Weiss) ilişiktedir.

Führer, Fall Weisse'e aşağıdaki hususları da ilâve etmiştir :

Hazırlık, 1 Eylül 1939'dan itibaren herhangi bir anda harekâta geçebilecek şekilde yapılacaktır.

Alman Silahlı Kuvvetler Yüksek Komutanlığına, Beyaz Dava için dakik bir zaman cetveli hazırlanması ve Alman Silahlı Kuvvetlerinin her üç sınıfı arasında, işleri koordine edebilmek için konferanslar tertip etmesi hakkında talimat verilmiştir.

Alman Silahlı Kuvvetlerinin her üç sınıfının harekât planları ve zaman cetvelleri, detaylı olarak 1 Mayıs 1939 günü Alman Silahlı Kuvvetler Yüksek Komutanlığına gönderilmiş olacaktır.

Silahlı Kuvvetler Yüksek Komutanlığı
Başkanı
General Keitel

ÇOK GİZLİ»

Alman Silahlı Kuvvetler Yüksek Komutanlığı Başkanı General Keitel'in talimatında belirtildiği üzere A. Hitler 11 Nisan 1939'da daha önceki talimatını tekrarlayan yeni bir talimat yayınlandı :

«ÇOK GİZLİ

Yalnız Subaylara

Silahlı Kuvvetler Yüksek Komutanlığı.

Berlin 11 Nisan 1939
5 Nüshanın, 2 nci Nüshası.

KONU : Alman Silahlı Kuvvetlerinin Yeknesak Olarak Harp Hazırlıkları Hakkında Talimat.

Alman Silahlı Kuvvetlerinin gelecekteki görevleri ve bunlara nazaran harbin sevki idaresi ve yapılacak hazırlıkları bundan sonraki bir talimatımda detayları ile bildireceğim.

Bu talimat yayınlanıncaya kadar, Alman Silahlı Kuvvetleri aşağıdaki hususlar için hazırlanacaktır :

1. Almanya hudutlarının güvenliği ve Almanya'nın Baskın tipi hava hücumlarına karşı korunması.
2. Beyaz Dava Harekâtı.
3. Danzig şehrinin ilhakı.

Bu talimatıma ek olarak hasmane harekâtın inkişafı halinde Doğu Prusya'da askerî idarenin tatbiki hakkında talimat mevcuttur.

Adolf Hitler»

«Harp, ilanı harpsiz olarak açılacaktır. Harekâtın hedefi; Polonya Silahlı Kuvvetlerinin yok edilmesi ve Doğu'da savunma ihtiyaçlarına cevap verecek bir durumun yaratılmasıdır.

Siyasetin hedefi, harbin Polonya ile aramızda kalmasını sağlamaktır. Fransa'nın dahili buhranı ile İngiltere'nin içinde bulunduğu güçlükler nedeniyle bu, mümkün görülmektedir. Rusya'nın müdahalesi, Polonya'nın Bolşevizm tarafından yok edilmesi olacaktır.

Baltık Devletlerinin durumunu Alman askerî varlığı tayin edecektir. Macaristan'ın müttefikimiz olacağı belli değildir. Berlin-Roma mihveri ile İtalya'nın durumu açıklık kazanmıştır.»

Pek çok kimseler tarafından aksi söylenmiş olmasına rağmen, Hitler'in, Fransa ve İngiltere tarafından Polonya'nın işgaline müdahale olacağını peşinen düşünmüş olmasından şüphe edilemez.

Çalışmalarını sürdüren Alman Silahlı Kuvvetler Yüksek Komutanlığı Karargâhı, 10 Mayıs 1939 günü, Alman Silahlı Kuvvetlerine yeniden bir talimat yayınladı.

«ÇOK GİZLİ

Yalnız Subaylara

Silahlı Kuvvetler Yüksek Komutanlığı

Berlin 10 Mayıs 1939

7. Nüsha'nın 2 nci Nüshası

KONU : Alman Silahlı Kuvvetlerini Harp Hazırlığı Hakkında Talimat 1939/1940

Talimatın dördüncü kısmı olan Ek'te, iktisad harbi ve kendi ekonomimizin korunması için gerekli talimat mevcuttur.

Alman Silahlı Kuvvetlerinin her üç sınıfının Başkomutanları, bu talimat gereği alınacak tedbirleri sıra ile tespit edecek ve 1 Ağustos 1939 tarihinde Alman Silahlı Kuvvetler Yüksek Komutanlığına sunmuş olacaklardır.

Adolf HİTLER»

Yayınlanan bu talimatın içeriği, genellikle Alman Deniz Kuvvetleri ve Hava Kuvvetlerinin; birinci derecede İngiltere ve ikinci derecede Fransa'ya karşı, derhal denizde ekonomik harbe geçebilmeleri için gerekli hazırlıkların yapılmasını emrediyordu.

Hudut savunması emredilir emredilmez bu harekâta başlanacaktı.

Deniz Kuvvetleri İçin Özel Talimat Şöyle İdi :

«Deniz Kuvetleri, İngiltere ve Fransa'ya karşı ticaret harbi için hazırlanacaktır. Dışişleri Bakanlığı ile koordine yapılarak, tasavvur edilen ticaret harbinin hukukî ve askerî veçheleri muntazaman gözden geçirilecek ve muhtemel gelişmeler için de kordinasyon ve işbirliği devam edecektir.

Sözü geçen hususlar, yürürlükte olan siyasal barış şartları ve aynı zamanda harpte düşmanın muhtemel ittifakları gözönünde tutularak incelenecektir.

Ticaret harbi için harekât sahaları, deniz ve hava kuvvetleri başkomutanları tarafından tayin edilecek ve muntazaman gözden geçirilecektir.

İngiltere ile harp halinde, münferit abluka yarıcılar müstesna, yabancılarla ticarete devam edemiyeceğimizden bu durumda deniz ulaştırmamızın korunması görevi başlıca, Baltık Denizi ve Kuzey Denizi kıyı sularına inhisar edecektir.»

Büyükamiral Raeder ve kurmay heyeti, Polonya istilasının muhtemel tehlikeleri ve Hitler'in hazırlıklarının hakiki mahiyetinden habersiz olmamakla beraber, Hitler'in daha başlangıçta Polonya olayını tecrit edebileceğini ve böylece İngiltere ve Fransa ile harbe başlamadan önce yeter derecede zaman kazanabileceklerini umuyorlardı.

Amiral Raeder, 16 Mayıs 1939 tarihli Çok Gizli bir direktifle, Beyaz Durum'un denizle ilgili harekât planını Alman Deniz Kuvvetlerine yayınladı :

«Büyük hedefimiz olan Alman Silahlı Kuvvetlerinin vücuda getirilmesi işine, Batı Demokrasileri ile ortaya çıkabilecek bir harp için, devam edilmektedir. Fall Waiss sadece ön tedbirler mahiyetindeki hazırlıkların devamı demektir. Bunu, hiçbir suretle, batılı muhaliflerimizle aramızda mevcut anlaşmazlıkların halli için bir ön tedbir olarak düşünmemelisiniz.

Eğer harbi baskın tarzında ezici darbelerle açmaya ve kısa zamanda başarı kazanmaya muvaffak olursak, harp başladıktan sonra dahi Polonya'nın tecridi sağlanabilecektir.»

Büyükamiral Raeder, Polonya'nın Danzig'in batısında, Baltıkda yalnızca birkaç kilometrelik kıyısı bulunduğunu belirterek, Polonya Deniz Kuvvetlerin küçük çapta olduğunu açıklıyarak hiçbir zorlukla karşılaşılmayacağını bildiriyordu.

Büyükamiral Raeder'in başlıca ilgisi, İngiltere ile Fransa üzerine toplanmıştı.

Baltık denizi girişini, denizaltı gemileri, iki adet cep kruvazörü ve yine eski iki adet muharebe gemisi ile koruyacak, geri kalan denizaltılar «Atlantik Savaşı'na» tevcih edilmiş bulunacaklardı.

Führer'in talimatına göre, deniz kuvvetleri, Beyaz Durum Harekâtına 1 Eylül 1939'da başlayacak şekilde hazırlanacaktı.

Büyükamiral Raeder; ast makamların harekât plan ve emirlerini bir an önce hazırlamalarını talep etti. Çünkü politik gelişmeler nedeniyle, harekât bir an önce başlayabilirdi.

(T.M.W.C. XXXIV. Sayfa : 428-442, NCA. VI Sayfa : 937-938)

Hitler giriştiği işin tehlikesini tamamen biliyordu ve Alman Silahlı Kuvvetleri çok itinalı bir şekilde harbe hazırlandı. Her türlü ihtimaller düşünüldü, kaynakların olanakları oranında güçlükler karşılandı.

Hitler, Sovyet Rusya ile karşılıklı bir saldırmazlık paktının imzalandığı gün komutanlarını Obersalzberg'de toplayarak niyetlerini açıkçak anlattı :

«Artık kan dökülmeksizin yeni başarılar elde edilemez. Tartışma konusu olan katiyen Danzig şehri değildir. Doğudaki yaşama alanımızın genişletilmesi, besin maddelerimizin sağlanması ve aynı zamanda Baltık Devletleri probleminin çözülmesi sorunudur.

Avrupa'da başka bir olanak yoktur. Eğer alınyazımızda batı ile harp yapmak yazılı ise, Doğu'da büyük bir hayat alanımızın bulunması çok önemli olur. Harp zamanında rekor hasatlara, barış zamanında olduğundan daha az güvenebiliriz.

Diğer yönden Alman olmayan topraklar üzerinde yaşayan halkımızın bir işgücü kaynağı teşkil ettiği de unutulmamalıdır.

Polonya'nın yaşatılması söz konusu değildir. İlk elverişli fırsatta Polonya'ya hücum edilecektir. Çekoslovakya gibi bir durumla karşılaşılmasını umuyorum. Harp çıkacaktır. Görevimiz Polonya'yı izole etmektir. Polonya'nın izole edilmesinde başarı sağlanması çok önemlidir.

Polonya savaşı batı ile, yani Fransa ve İngiltere ile savaşla aynı zamana rastlamamalıdır. Bir Almanya-Polonya çatışmsının, batı ile bir savaşa gitmeyeceği kesin değildir. O zaman savaş, herşeyden önce İngiltere ve Fransa'ya karşı olmalıdır. Bundan ötürü temel şudur: Polonya ile vuku bulacak çatışma, Polonya'ya hücum edilerek başlanacaktır. Ancak bu, batı ile bir çatışmadan uzak tutulacak olursa başarılabilir. Eğer bu mümkün olmayacaksa, batı'ya yüklenmek ve aynı zamanda Polonya'nın işini bitirmek daha doğru olur.

Rusya'nın, Polonya'nın ortadan kaldırılması karşısında ilgisiz kalması ihtimali yoktur. Öte yandan, Sovyetler Birliği; İngiltere ve Fransa ile ittifak yaparsa, bu beni İngiltere ve Fransa'ya birkaç ezici darbe indirmeye sevk eder.

İngiltere ile barışçı bir anlaşmaya varmak şüphelidir. Bir çatışmaya hazır olmak gerekir. İngiltere bizim gelişmemize, kendisini zayıflatacak bir hegemonyanın kurulmasına karşıdır. Bundan ötürü İngiltere bizim düşmanımızdır ve İngiltere ile çatışmak bir ölüm kalım sorunudur.

İngiltere, birkaç güçlü darbe ile Almanya'nın hesabını göremez ve bizi dize getiremez. Savaşı Ruhr'a yaklaştırmak İngiltere için çok önemlidir. Varlığımızın süresi Ruhr bölgesinin elimizde bulunmasına bağlıdır.

Hollanda ve Belçika'daki hava üsleri, askeri bakımdan işgal edilmelidir. Tarafsızlık bildirilerine inanılmamalıdır. Eğer İngiltere, Polonya savaşına müdahale etmeye kalkarsa, Hollanda'nın üzerine şimşek gibi saldırmalıyız. Hollanda topraklarında da, Zuyder-Zee'ye kadar yeni bir savunma hattı kurmalıyız.

Bizim bu işten ucuz kurtulacağımız fikri tehlikelidir. Böyle bir ihtimal yoktur. Bu taktirde gemileri yakmalıyız. Bu artık doğru mu olur, yanlış mı olur sorunu olmaktan çıkmalıdır. Yine bu seksen milyon insanın yaşamak ya da ölmek sorunu olmalıdır.

İngiliz'in kendisi mağrur, cesur, sert, inatçı ve iyi bir örgütçüdür. Her yeni gelişmeden nasıl yararlanacağını bilir. Onda da Nordik ırkının serüven aşkı ve cesareti vardır. İngiltere'nin kendisi, bir dünya devletidir. Üç yüz yıldır sürmektedir. Yaptığı ittifaklar sayesinde büyümüştür. Bu devlet, yalnız somut bir şey değildir. Aynı zamanda bütün dünyayı saran psikolojik bir güç de sayılmalıdır. Bu sayısız servete ve bununla birlikte giden yumuşaklığa şunu da ekleyebiliriz : Jeopolitik güvenlik ve güçlü bir deniz kuvvetinin himayesi ve cesur bir hava kuvveti.

Eğer son savaşta iki tane daha savaş gemimiz, iki tane daha kruvazörümüz olsaydı ve Jutland deniz muharebesine sabahleyin başlamış olsaydık, İngiliz donanması yenilecek ve İngiltere dize gelecekti. Dünya savaşı da bitmiş olacaktı.

Eskiden İngiltere'yi ele geçirmek için, İngiltere'yi istila etmek gerekirdi. Çünkü; İngiltere kendisini besleyebiliyordu. Bugün ise besleyememektedir. Dışardan gelen yiyecek maddeleri kesildiği andan itibaren İngiltere teslim olmak zorundadır.

Yiyecek ve akaryakıt ithali; donanmanın himaysini devam ettirebildiği süre mümkündür.

Luftwaff'ın İngiltere üzerine yapacağı hücumlar İngiltere'yi teslim olmaya zorlayamaz. Ama donanma yok edilecek olursa, İngiltere hemen teslim olur. Ani bir hücumun çabuk karar doğurabileceğinden şüphe edilemez.

Amaç, düşmana başlangıçta şiddetli ve kesin bir darbe indirmektir. Hem uzun bir savaşa ve hem de ani bir hücuma göre hazırlıklar yapılmalıdr. İngiltere'nin, Avrupa kıtası üzerinde girişeceği bir müdahale püskürtülmelidir.

Ordu, donanma ve hava kuvvetleri için önemli olan mevzileri işgal etmelidir. Eğer Hollanda ile Belçika'yı işgal etmeyi ve ele geçirmeyi ve aynı zamanda Fransa'yı da yenmeyi başarabilirsek, İngiltere'ye karşı başarılı bir savaş yürütmek için gereken temeli yaratmış oluruz.

O zaman Alman Hava Kuvvetleri, İngiltere'yi batı Fransa'dan abluka altına alır ve Deniz Kuvvetleri de denizaltıları ile daha da geniş bir abluka sağlar.

Burada şunu da belirtmekte yarar görmekteyim. Alman ordusu, Birinci Dünya Savaşının başında Paris üzerine yürüyeceği yerde, Manş limanlarına doğru bir çevirme harekâtına girişmiş olsaydı, herhalde sonuç bambaşka olurdu. Bu husus da dikkatle gözönünde bulundurulmalıdır.

Bütün amacımız, Avrupa'da İngiltere'yi dize getirmektir. Gizlilik başarının en önemli şartıdır. Amaçlarımız gerek İtalya'dan ve gerekse Japonya'dan saklı tutulmalıdır. Bu nedenle çalışmalar Genelkurmayın eline bırakılmayacak, Askeri planları hazırlamak üzere Silahlı Kuvvetler Yüksek Komutanlığı Karargâhında küçük bir planlama kurmayı teşekkül ettirilecektir.»

(Hitler'in yaveri Yb. Rudolf Schmundt'un tutanağı, NCA VII Sayfa : 847-854. DGFP VI. Sayfa : 574-580, T.M.W.C. XXXVII Sayfa : 546-556)

Hitler'in Obersalzberg'deki nutku muhtelif şekillerde tefsir edildi. Bazıları Hitler'in «İngiltere ve Fransa'nın muhakkak surette harbe girmeyeceklerini» kabul ettiğini bazıları ise Hitler'in «İngilterenin Polonya'yı savunması için hiçbir neden olmadığını ve bu bakımdan harbe girmeleri ihtimalini» düşünmediğini, bununla beraber «Bu imkânın da hatırda tutulması gerektiğini belirttiğini» söylediler.

Fakat Hitler'in düşüncesi ne olursa olsun, Büyükamiral Raeder ve kurmay heyeti için tehlike son derece barizdi. Büyükamiral Raeder, harpde bütün kuvvetini İngiltere'nin deniz ticareti üzerine konsantre etmeye mecburdu. Peşinen İngiliz donanmasını arayıp imha etmek uğrunda herhangi bir suüstü muharebesini düşünmeye gerek yoktu. İngiliz Deniz ulaştırmasına gerekli darbeler vurabilmek için denizaltı gemisinin seçilmesi tabii idi. Amiral, zayıf kuvvetlerle himaye edilen konvoylara karşı, kuvvetli suüstü gemilerinin münferiden yapacağı harekâtın değerine inanmıyordu. Bu tür harekâta girişildiği taktirde konvoyların himaye ve destek kuvvetleri arttırılacak, fiili konvoy adedi azaltılacak ve İngiliz donanması büyük bir sıkıntıya girmiş olacaktı. Bu suretle İngiliz deniz ulaştırması fevkalade müteessir olacak ve tesir fiilen konvoylara taarruz edilmiş kadar büyüyecekti.

Diğer bir silah da mayındı. Mıknatisi mayın Almanya'nın başlangıçta en büyük avantajı durumunda idi. İşte mevcut olanaklar ve emirlerin muvacehesinde Büyükamiral Raeder harp planını şu şekilde tespit etti :

Polonya Harbinde : Polonya'ya abluka tesis edilecek, Baltık geçitleri mayınlanacak ve Dirschau köprüsü imha edilecek.

İngiltere ve Fransa ile harp halinde : Ticaret harbi için konuş hazırlığı yapılacak ve önemli İngiliz limanları önüne mayın dökülecek. Müstakbel bir harbin nasıl bir deniz stratejisi takip edilerek kazanılacağını açıklayan Amiral W. Wegener'in görüşleri ışığı altında hazırlanan Alman Deniz Kuvvetleri Komutanlığının (OKM'nin) harekât planı, 1 Mayıs 1939 günü Alman Silahlı Kuvvetler Yüksek Komutanlığına sunuldu.

Bu harekât planında Alman Deniz Kuvvetlerinin; Polonya harbinin başlamasını müteâkip İngiltere'nin en kısa zamanda savaşa gireceği kabul edilerek konuşlandırılmış olduğu görülüyordu.

Büyükamiral Raeder, Polonya'da girişilecek kara harekâtının denizden desteklenmesi maksadiyle çok cüz'i bir kuvvet ayırmış, İngiltere'nin harbe girmesi üzerine derhal deniz ulaştırmasına taarruzu öngörerek denizaltılar ve cep muharebe gemileri ile Atlantik'de konuşlanmaya ağırlık vermişti. Yine deniz ulaştırmasını engellemek maksadiyle taarruzi mayın harekâtı da bütün şiddeti ile başlatılacak, bir silah baskını yaratacak olan mağnetik mayınlar kullanılacaktı.

Hitler'in 23 Mayıs 1939 tarihli Beyaz Durum ile ilgili özel şifai direktifi; Büyükamiral Raeder'in Deniz Harekât planını tasvip ettiğini gösteriyordu.

Yukarda açıklanan esaslar dahilinde Alman Deniz Kuvvetlerinin Atlantik'de ilk konuşu şöyle yapıldı : Graf Von Spee cep muharebe gemisi, Altmark isimdeki lojistik destek gemisi ile birlikte, 21 Ağustos 1939 günü Almanya'dan hareket ederek İngiliz adalarının kuzeyinden Güney Atlantik'e, Deutschland cep muharebe gemisi Westerland isimli lojistik destek gemisi ile birlikte 24 Ağustos 1939 günü Almanya'dan hareket ederek İngiliz deniz ulaştırmasına taarruzlarda bulunmak maksadiyle Kuzey Atlantik'e gönderildiler.

19-21 Ağustos 1939 tarihlerinde harekâta hazır bütün denizaltı gemileri denize açıldı. Yirmi denizaltı gemisinden üç tanesi Baltık'da alıkonup, onsekiz tanesi İngiliz adalarının kuzey ve karayelindeki bekleme yerlerine yola çıktı.

Hiç olmazsa başlangıçta, bütün gemilerin Lahey sözleşmesine nazaran harekât yapması ve Almanların kayıtsız şartsız denizaltı harbini tercih ettiğine dair, Almanya'ya karşı bir suçlamanın ortaya çıkmasına neden olabilecek olaylara dikkat etmeleri hususunda, denizaltı gemileri komutanlarına emir verildi.

Graff Von Spee ve Deutschland cep muharebe gemilerine verilen harekât emirlerinin, sayfalar tutan detaylı Ek talimatları mevcuttu. Bunlardan I ve III ncü kısımlar aşağıdadır :

«ÇOK GİZLİ

Yalnız Subaylara

Berlin 4 Ağustos 1939

7 Nüshadır.

Alman Deniz Kuvvetleri Başkomutanlığı

Deniz Harekât Dairesi Başkanlığı

GRAFF VON SPEE VE DEUTSCHLAND

Harekât Emri

A. Politik Durum :

1. Politik durum, Polonya ile harp halinde, ona garanti vermiş olanların (İngiltere-Fransa) müdahale etmelerinin muhtemel olduğunu göstermektedir. Bu taktirde, İtalya'nın bizden tarafa olması muhtemeldir.

2. Sovyet Rusya'nın Batı Devletleri ve Polonya'ya mütemayil olarak başlangıçta tarafsız kalacağı kabul edilirse de, durumu belli değildir.

3. İspanya ve Japonya hariç tutulduğunda, hiçbir tarafsız devletten bize yakın bir durum beklenemez.

4. Deniz ticaretimiz ve akıncı kuvvetlerimiz için ancak bu devletlere ve limanlarına güvenebiliriz.

5. Deniz Kuvvetleri Komutanlağının bir emri olmadıkça (Tehlikeli Bölgeler ilanı gibi), bütün tarafsız devletlerin tarafsızlığına tam anlamı ile uyulacaktır.

B. Harp Halinde Görevler :

Bütün imkânlardan faydalanarak düşman deniz ulaştırmasının felce uğratılması ve imhasıdır.

Bu maksatla aşağıdaki hususlar emredilmiştir :

a. Başlangıçta, müsadere kanununa göre ticaret harbi yapılacaktır.

b. Almanya harbin başında veya devamı sırasında «Tehlikeli Bölgeleri» ilan edince, bu bölgeler içinde kayıtsız şartsız harp etmek serbesttir. Tanıma hatasıyle, denizaltı gemilerimizin hücumuna maruz kalmamaları için, özel bölgeler belirtilmedikçe, cep zırhlılarımız, tehlike bölgelerinden açık bulunacaklardır.

c. Çok zayıf düşman kuvvetleriyle karşılaşılsa dahi, ancak esas görev icap ettiği taktirde (Ticaret gemilerini imha etmek gibi) muharebe edilecektir.

d. Harekât sahalarında sık sık mevki değiştirilecektir. Bu suretle önemli neticeler alınmasa dahi, düşman, deniz ticaretini tahdit edecektir. Keza zaman zaman uzak bölgelere ayrılmak da, düşmanın tereddüdünü artıracaktır.

e. Eğer, düşmanın deniz ticaretini büyük kuvvetlerle himaye etmesinden ötürü, direkt başarı sağlanamazsa, bundan deniz ulaştırmasının tahdit edildiği, yani ikmal durumunun bir hayli bozulduğu anlaşılmalıdır. Keza cep zırhlılarının konvoy bölgelerinde kalmaya devam edebilmesi, kendilerine değerli sonuçlar sağlayacaktır.

f. Düşman, bütün ithal ihtiyaçlarını himayeli konvoylarla karşılayabilecek durumda değildir. Bu bakımdan münferit gemilere rastlanabilir.»

Bütün bunlar ön tedbir mahiyetinde konuşlar olabilirse de, İngiltere ile harbi beklediklerine dair müsbet emarelerdir.

Alman Silahlı Kuvvetler Yüksek Komutanlığı 31 Ağustos 1939 günü harp için ilk emrini çıkarttı. Polonya harbinin yönetilmesi ile ilgili 1 No.'lu emirde :

«Atlantik sahasındaki kuvvetler şimdilik bekleme durumunda kalacaklardır. Verilecek emirle asıl gayret İngiltere'nin gemilerini hedef almak şartı ile, deniz ulaştırmasına karşın en dinamik bir şekilde yöneltilecektir. Bu mücadelenin etkinliğini artırmak maksadiyle bazı bölgelerin «Tehlikeli Saha» olarak ilan edilmesi gerekecektir.

Alman Deniz Kuvvetleri Yüksek Komutanlığı (OKM), hangi deniz bölgelerinin İngiliz deniz ulaştırmasına taarruz konusunda yarar sağlayacak nitelikte gördüğünü boyutları ile birlikte bildirecektir. Dünya kamuoyuna yapılacak olan deklerasyonların metinleri Dışişleri Bakanlığı ile birlikte hazırlanacak ve onaylanmak üzere de Silahlı Kuvvetler Yüksek Komutanlığı kanalı ile bana arzedilecektir.

«Baltık Denizinde, düşman deniz kuvvetlerinin sızmalarına mani olacak şekilde tertipler alınacak, bu denizde kati surette güven sağlanacaktır. İngiliz deniz ulaştırma yollarının düğüm noktaları ile, limanları önünde taarruzi mahiyetteki mayın manialarının tesisine paralel olarak Baltık Denizi girişlerinin mayın manialarıı ile kapatılıp kapatılmayacağı hususuna karar vermeye Alman Deniz Kuvvetleri Yüksek Komutanlığı yetkilidir.» ifadeleri yer almıştı.

Alman Silahlı Kuvvetler Yüksek Komutanlığının 31 Ağustos 1939 günü yayınlamış olduğu Harbin sevk ve idaresi hakkında Talimat No: 1 aşağıdaki şekilde idi :

«ÇOK GİZLİ

Yalnız Subaylara

Alman Silahlı Kuvvetleri Başkomutanlığı

Berlin. 31 Ağustos 1939

8 Nüshanın, 2 nci Nüshası

HARBİN SEVK VE İDARESİ HAKKINDA TALİMAT NO: 1

1. Almanya için gayrı kabili tahammül bir hal almış olan doğu hududundaki durumun barış yolu ile düzeltilmesi hususundaki bütün siyasi olanaklar kapanmış olduğundan, kuvvetle halletmeye karar verdim.

2. Polonya taarruzu, ordunun yeni düzenlemesine göre yapılacaktır. Beyaz Dava hazırlıklarının değiştirilmiş olan yeni düzeni bitmek üzeredir.

Görev bölümü ve harekât hedefi değişmemiştir.

Taarruz Tarihi : 1 Eylül 1939

Taarruz Saati : Sabah saat 04.45 dir. (Kırmızı kalemle ilâve edilmiştir)

Gdynia, Danzig Körfezi ve Dirschau Bridge Harekâtı için de ayni saat muteberdir.

3. Batıda muhasamatın açılması sorumluluğunun şüphe bırakmayacak şekilde İngiltere ve Fransa'ya yükletilmesi hususu önemlidir. Başlangıçta basit hudut olaylarına karşı sadece mevzii harekât yapılacaktır.

Garanti etmiş olduğumuz Hollanda, Belçika, Luxemburg ve İsviçre'nin tarafsızlığına son derece dikkat edilecektir. Batı Almanya hududu, yazılı emrim olmaksızın hiçbir yerinden geçilmeyecektir.

Denizlerde, veya bunun uygulanabileceği her yerdeki hasmane harekât için ayni hususlar tatbik edilecektir.

Savunma bakımından Alman Hava Kuvvetlerinin görevi, sadece, düşman kuvvetlerinin Alman hudutlarına tecavüz ederek yapacakları taarruzlara mani olmaktır. Bu suretle hareket etmekle, müsait imkânların devamı müddetince, tek uçak ve ufak birliklere karşı harekâtta tarafsızların hudutlarına dikkat edilecektir.

Buna nazaran Atlantik'deki denizaltılar şimdilik mevkilerinde bekleyeceklerdir. (Bu husus kurşun kalemle ilâve edilmiştir)

Ancak, büyük ölçüde İngiliz ve Fransız taarruz birlikleri, tarafsız ülkeler üzerinden Almanya'ya taarruz ettikleri takdirde ve hava savunması tehlikede görüldüğü zaman, bu ülkeler üzerinde savunma harekâtına müsaade edilecektir.

Batıda üçüncü bir devlet düşmanlarımız lehine tarafsızlığını ihlal edecek olursa, bunun derhal Silahlı Kuvvetler Yüksek Komutanlığına bildirilmesi bilhassa önemlidir.

4. İngiltere ve Fransa'nın Almanya'ya karşı hasmane harekâta geçmeleri halinde, bu bölgede bulunan silahlı kuvvetlerin görevi, Polonya üzerinde başarı sağlanması için gerekli şartları temin maksadıyla, mümkün olduğu kadar kuvvetini muhafaza ederek düşmanı durdurmaktır. Bu görev esnasında, düşman kuvvetlerine ve ekonomik kaynaklarına ve malzemesine zarar verdirilecektir. Gerektiğinde taarruzî harekâta başlanmasını şahsen emredeceğim.

Kara ordusu batı duvarını ve bunun kuşatılmasına karşı gerekli hazırlıklarını yapmaktadır. Batı devletlerinin Belçika ve Hollanda ülkelerine tecavüz etmeleri ihtimaline karşı Fransız kuvvetleri Luxemburg'a girerlerse hudut köprüleri yok edilecektir.

Denizde Ticaret Harbi : (Yeşil kalemle yazılmıştır)

Deniz Kuvvetleri ticaret harbini İngiltere'ye konsantre edecektir. Bu harekâtın tesirini artırmak için, tehlike bölgeleri hakkında bir tebliğ yayınlanması düşünülecektir. Deniz Kuvvetleri Yüksek Komutanlığı, hudutları ile birlikte hangi denizlerde tehlikeli bölgelerin ilan edilmesinin gerekeceğini mütalaa edecek ve bildirecektir. Bunun yayınlanması için, Dışişleri Bakanlığı ile müştereken hazırlanacak nota, onaylamam için, Deniz Kuvvetleri Başkomutanlığınca bana gönderilecektir.

Düşmanın Baltık Denizine girmemesi sağlanacaktır. Bu maksatla, Baltık Denizi geçitlerinin mayınlanıp mayınlanmaması hakkında Deniz Kuvvetleri Komutanlığı karar verecektir.

Alman Hava Kuvvetlerinin birinci görevi, İngiliz ve Fransız Hava Kuvvetlerinin Alman Ordusu ve Almanya'nın hayat sahasına karşı yapacağı taarruzlara mani olmaktır.

İngiltere ile harp halinde, İngiliz deniz ulaştırmasını, silah endüstrisini ve Fransa'ya asker nakliyatını vurmak için Alman Hava Kuvvetlerinden faydalanmak üzere hazırlıklar yapılacaktır.

Toplu bir halde bulunan İngiliz Deniz Kuvvetlerine (Bilhassa muharebe gemisi ve uçak gemisi), müsait fırsatlardan faydalanarak büyük ölçüde hava kuvvetleriyle taarruzlar yapılacaktır. Londra'ya taarruz kararı bana aittir.

İngiltere'ye taarruz için hazırlıklar yapılacaktır. Bu taarruzlarda parça parça kuvvetler kullanılarak kısmi başarılardan sakınılmasına dikkat edilecektir.

Adolf Hitler»

ÇOK GİZLİ

(T.M.W.C. XXXIV. Sayfa: 456-459, N.B.C. Sayfa: 126, NCA VI. Sayfa: 935-939, DGFP VII. Sayfa: 477-479)

Nazi rejimi altındaki Alman Deniz Kuvvetlerinin gelişmesi, Alman gemi tezgâhlarının insaasını deruhte edebileceği gemi miktarı ve yapılacak savaşın cinsi ile açıklık kazanmıştı. Bunlardan birincisi Alman Deniz Kuvvetlerinin gelişmesini tahdit eden en kuvvetli amildi. 1935 Londra Sözleşmesi, Almanya'ya İngiliz suüstü gemilerinin yüzde otuzbeşini ve denizaltı gemilerinin yüzde yüzünü inşa etmek hakkını tanıdığı halde, Almanya'daki gemi inşa tezgâhları 1944/45'den evvel bu miktarı bitirmeye muktedir değildi.

31 Aralık 1936'da İngiltere'nin Deniz Kuvvetlerini artırmak kararı alışı, Hitler'in, özellikle denizaltılar olmak üzere, «Alman deniz harp inşaatının hızlandırılması» hakkında emir çıkarmasına neden oldu ise de, maddi güçlükler ile tezgâh ve fabrikaların kifayetsizliğinin kısa zamanda giderilmesi mümkün olmadığından bu emir işlerin düzeltilebilmesine pek az etkili oldu.

Alman Silahlı Kuvvetleri Başkomutanlığında pek çok zıt fikirler mevcuttu. Hava kuvvetlerinin gemilerle mukayese edilmeyecek meziyetlerini ileri sürerek, Göering tam bir güvenle Alman Hava Kuvvetlerine inanıyor ve Hitler de bu fikre meyyal görünüyordu. Keza Yüksek Sevk ve İdare Makamı da kara fikirli olduğundan deniz kudretinin öneminden bihaberdi.

Hitler, harbe takaddüm eden yıllarda, denizaltı filosunun gelişmesinde olduğu gibi, hiçbir zaman bir suüstü filosu meydana getirmek hususunda Amiral Raeder'in planlarını desteklememişti.

Amiral Raeder, gemi inşaası kararında; Hitler'in «Her ne kadar Fransa, Polonya ve Rusya ile aramızda daha erken bir ihtilaf çıkması umulursa da, İngiltere ile, en erken 1944/1945'den evvel harp etmeyiz» düşüncesinin tesiri altında hareket etti.

Buna nazaran Büyükamiral Raeder, İngiltere'ninki kadar büyük olmamakla beraber, geniş İngiliz deniz ulaştırma yollarında başarı ile

mücadele edebilecek kudrette, küçük ve balanslı bir filo yapmaya yeter zaman olduğuna karar verdi.

Almanya'daki gemi inşa tezgâhlarının gerçek kapasitelerine bağlı olarak yapılan bu gemi inşa programı, zaman zaman tadilata da uğratılmıştı.

«Z» planı adı verilen bu plan Şubat 1939'da aşağıdaki şekilde idi :

6	Muharebe Gemisi	1944 sonunda
4	Ağır Kruvazör	1943 sonunda
4	Ağır Kruvazör	1945 sonunda
4	Hafif Kruvazör	1944 sonunda
13	Hafif Kruvazör	1948 sonunda
2	Uçak Gemisi	1941 sonunda
2	Uçak Gemisi	1947 sonunda
126	Denizaltı Gemisi (Her tip)	1943 sonunda
95	Denizaltı Gemisi	1947 sonunda

(Bu listeye muhripler ve diğer küçük tonajlı gemiler dahil edilmemiştir).

Bu rakamlara halen mevcut olan aşağıda yazılı deniz kuvvetleri ilâve olacaktı :

3 Cep Zırhlısı (Graff Spee, Deutschland, Admiral Scheer)
2 Muharebe Gemisi (Scharnhorst, Gneisenau)
2 Muharebe Gemisi bitmek üzere (Bismark ve Tırpıtz)
7 Kruvazör (Hipper, Bluecher, Nurenberg, Leipzig, Köeln, Kalsruhe, Koenigsberg)
1 Kruvazör bitmek üzere (Prinz Eugen)
46 Denizaltı Gemisi.

Fakat gerginliğin 1939 yılında artmış olması, İngiltere ile harbin evvelce tahmin edilen 1944/1945 yılından çok daha erken olacağını ortaya koydu. Hitler, Alman Silahlı Kuvvetlerinin durumunun hazırlıksız olduğunu takdir etmekle beraber, diğer devletlerin de hazırlanmasından çekinerek, daha geç kalmaktansa 1939 yılında darbeyi indirmeye karar verdi.

Z planının baştan aşağı revizyonunu gerektiren bu durumu, Büyükamiral Raeder'i balanslı filo kararından vazgeçmeye mecbur etti. Büyükamiral Raeder bunun yerine, ne büyük bir deniz muharebesi ve ne de normal savunma görevi yapmaya (konvoy himayesi, Kontrobant kontrol, Çıkarma kuvvetlerinin himaye ve desteği vs. gibi) elverişli olmayan, sadece İngiliz deniz ulaştırmasına taarruzi darbeler indirebilecek bir kuvvetin süratle inşaasına mecbur kaldı.

Karşılaşılan bu durumda, denizaltı gemilerine, akıncı olarak müstakil harekât yapabilecek muharebe gemilerine ve yardımcı kruvazörlere ihtiyaç vardı.

1939 yılında önem sırasına göre şu plan hazırlandı :

1. Muharebe Gemisi ve Denizaltı,
2. Ağır Kruvazör,
3. Uçak Gemisi,
4. Hafif Kruvazör,
5. Muhrip ve Torpitobot,
6. Mayın Arama Tarama Gemisi,
7. Yardımcı Gemiler,
8. Lojistik Destek Gemileri.

Yardımcı kruvazör olarak tefrik edilen ticaret gemilerinin tadilatı şüphe uyandırmamak için, bilfiil harbin başlamasına kadar geri bırakıldı. (26 adet ticaret gemisi)

İNGİLTERE'NİN DENİZ HARBİ HAZIRLIKLARI :

1936 yılının sonu, serbestçe silahlanmaya avdet zamanını işaret etti. 1934 yılındaki silahların sınırlandırılması konferansının iflas etmesi ve Japonya'nın Londra Konferansı hükümlerinin dışına çıkacağını ilan etmesi, Milletler Cemiyetinin tespit ettiği duruma son verdi. Böylelikle bütün devletler şimdiye kadar tespit etmiş oldukları nispi taahhüdleri uzatmadılar ve ortada sadece 1935 tarihli İngiliz-Alman anlaşması kaldı.

Kuvvetlerin bir oran dahilinde azaltılması bakımından Washington Anlaşması İngiltere için faydalı olmuştu. Fakat 1935 yılı ekim ayından 1936 yılı mayıs ayına kadar İtalya'ya karşı uygulanmış olan, bazı tedbirler İngiltere'yi iki noktada ikaz etti. Bunlar; bütün devletlerle müşterek bir emniyet tesis etme fikrinin iflas etmiş olması ve İngiltere Donanmasının yeterli bir kudrette olmaması idi. Zira İngiltere bütün donanmasını, İtalya'ya karşı kullanmak üzere Akdeniz'e getirdiğinde, dünyaya yayılmış olan imparatorluk deniz ulaştırma yolları himayesiz kalacaktı.

Mart 1936'da, İngiltere'nin donanmasına ilişkin hazırlanıp Avam Kamarasına sunulan Beyaz Kitap'ta şu ifadeler kullanılıyordu :

«İtalya, Habeşistan Harbinin yarattığı durum, tali denizler de dahil olduğu halde Akdeniz ve Kızıldeniz'deki gelecek görevlerimizin nekadar büyük riske bağlı olduğunu göstermektedir. Buna göre büyük devletler arasında bir harp çıktığında İngiltere Akdeniz'de, İtalya-Habeşistan Harbinde olduğu kadar, kuvvetli bir donanma bulunduramayacaktır.»

Bundan dolayı İngiltere'nin yeni inşaat programı süratli bir silahlanmayı icabettirdi. 1935 yılında 139.000 ton olarak başlayan inşaat 1938 yılında 547.000 tonu buldu. 1936 yılından 1938 yılına kadar devam eden bu programda; dokuz muharebe gemisi ile altı uçak gemisi bulunuyordu. Bu kuvvet hedefi programı hafif suüstü kuvvetlerini de içermesine rağmen ağırlık büyük tonajlı gemilere verilmişti.

1938 yılında İngiltere, bütün Avrupa devletleri ve Japonya'dan fazla muharebe gemisi, kruvazör, uçak gemisi ve muhrip inşa etmiş bulunuyordu.

Memleketi savunma uğrunda hükûmeti tenkit etmekten çekinmeyen Churchill, 3 Kasım 1938'de verdiği bir söylevde; İngiltere Donanmasının en kifayetli olduğunu ve diğer Avrupa devletlerine karşı nisbi kudretinin 1914'ten çok fazla olduğunu ilan etti.

Ancak İngiltere hernedense konvoy hizmetinde kullanılan refakat gemisi projesine sırt çevirmişti. Fakat kısa bir süre sonra bu tip gemilere olan ihtiyaç kendini şiddetle hissettirdi. Ama İngiltere geç kalmıştı.

Büyük ve güçlü İngiliz Donanması'nın denizaltı savunma harbine ait hazırlıkları hiç de iyi değildi. Yine konvoyların sevk ve idaresi ile ilgili talimnameler mükemmel olmaktan uzaktı. Tabii Alman Deniz Kuvvetleri denizaltı filosunun başlangıçtaki güçsüzlüğü bu zafiyeti kendiliğinden kapattığı gibi harp süresince İngiltere'nin denizaltı savunma harbindeki gayretleri büyük gelişmeler gösterdi.

İngiliz suüstü kuvvetleri, suüstü gemileri arasındaki mücadeleye, 1914 yılındakine nazaran çok daha iyi hazırlanmış durumdaydı. Büyük gemilerin gece muharebeleri için hem materyal ve hem de eğitim yönünden hazır oldukları bir gerçekti.

Fakat İngilizler, uçak gemilerinde kullandıkları uçaklar bakımından Japon ve Amerikan Donanmasından oldukça geride idiler.

İngiltere, donanmasının etkinliğini artırmak maksadıyla yeni bir uygulamaya gitti ve Deniz-Hava kuvvetini kurdu. Kıraliyet Hava Kuvvetleri teşkil edildiğinde bütün gemilerde konuşlandırılmış uçaklar bu kuvvetin emrine verilmişti. Fakat 1937 yılının eylül ayında Deniz-Hava kuvveti teşkil edilince harp gemilerinde konuşlandırılmış uçaklar gerek sevk ve idare, gerekse idari bakımdan Admiralti'nin direkt emrine girdi. Kıraliyet Hava Kuvvetlerinin emrinde yalnız karada üstlenip deniz kuvvetleri ile işbirliği yapacak hava kuvvetleri kaldı. Admiralti, Deniz-Hava kuvvetinin gerek materyal, gerekse personel bakımından bütün ihtiyaçlarını bizzat sağladı. Kıraliyet Hava Kuvvetleri sık sık personel değişikliği yaptığı için Admiralti, kendisi ile direkt görev yapmak zorunda olan bu kuvveti emrine almış ve bu personeli deniz maksatlarına göre bizzat kendi yetiştirmiştir.

İngiliz görüşüne göre : «Kara harbi esaslarına göre yetiştirilmiş olan bir havacı kitlesi; ne donanma ile işbirliği yapmak üzere yetiştirilebilir, ne de düşman deniz kuvvetlerine zarar verebilecek kudrete getirilebilir.»

Nitekim Deniz-Hava kuvveti kurulduktan kısa bir müddet sonra Torpido atan uçaklar büyük bir gelişme gösterdi.

Karada üslenen ve donanma ile işbirliği yapan hava kuvvetleri de Sahil Komutanlığı (Coastal Command) olarak organize edildi ve Kıraliyet Hava Kuvvetlerinin sevk ve idaresine verildi.

Harp başladığında sahil komutanlığı ondokuz takım halinde tertiplenmiş yüzyetmiş yedi uçaktan oluşmuştu.

Donanma ile işbirliğine tahsis edilen bu birlik 15 Nisan 1941'de Admiralti emrine verildi.

Kıraliyet Hava Kuvvetleri de çok iyi donatılmış ve eğitilmişti. Harp süresince satıh harekâtına mükemmel bir şekilde intibak ettiler. İhtiyat personelin bu işbirliğini yeterli seviyede yürütemeyeceği endişelerinin yersiz olduğu kısa zamanda anlaşıldı.

Sahil komutanlığı da çok kısa zamanda harika denecek derecede gelişme ve başarı göstererek Atlantik zaferi ile Avrupa kıtasının istilasındaki başarılara geniş ölçüde iştirak etti.

İngiltere'nin harp içindeki gemi inşaatı çok önemli oldu. İngiltere; beş muharebe gemisi, onüç uçak gemisi, yirmi sekiz kruvazör, ikiyüz yirmi muhrip, otuz sloop, üçyüz bir korvet, ikiyüz yirmi dört fırkateyn ve yüzelli yedi denizaltı gemisi inşa etmeyi başardı.

Daha politik gerginlik ve harbe tırmanma safhasında İngiltere, mihver devletlerle muhtemel bir harbi beklediğinden, hazırlanmış olan personel ve lojistik seferberlik planlarını Temmuz 1939'da yürürlüğe soktu. İhtiyat filoda tutulan gemiler faal hizmete sokulup Anavatan filosu emrine verildi.

Manş Kanalı ile Bristol Kanalında suüstü karakolları tesis edildi. Hava taarruzlarına hedef olması mümkün olan deniz ulaştırması ana düğüm noktaları ile limanların hava savunması için Kıraliyet Hava Kuvvetleri alarm durumuna geçirildi.

Ağustos 1939 ayının ilk günlerinde İngiliz Anavatan Filosu, dağınık bulunduğu İngiltere'nin muhtelif üslerinden hareketle İskoçya'nın üslerine ve Scapa-Flow'a intikal ettirildi.

İtalya'nın harbe girmesi ihtimaline karşı Akdeniz'e kuvvet kaydırıldı. Ağustos ayının son haftasında ticaret gemileri silahlandırılmaya başlandı ve 31 Ağustos tarihli kanun ile de tam seferberlik ilan edildi.

Bu müddet içinde İngiliz Kuvvetlerinin Fransa topraklarına geçirilme hazırlığına da başlandı.

KISIM — II

1939 YILI DENİZ HAREKÂTI

POLONYA'NIN İSTİLASINDA DENİZ HAREKÂTI :

Alman Deniz Kuvvetleri Yüksek Komutanlığının Polonya'nın istilası maksadıyla hazırlamış olduğu harekât planında deniz kuvvetleri unsurlarına aşağıdaki görevler verilmişti :

Polonya Deniz Kuvvetlerini imha veya bertaraf etmek, Polonya Limanlarını ve bilhassa Gdynia Limanını abluka altına almak, Polonya'nın deniz ulaştırmasına mani olmak, Almanya'nın Doğu Prusya, İsveç ve Norveç ile olan deniz ulaştırmasını emniyete almak, Sovyet Baltık Donanmasının harekâtını gizlice kontrol altında bulundurmak

Polonya Deniz Kuvvetleri dört muhrip ve beş denizaltı gemisinden oluşmuş olduğuna göre Alman Deniz Kuvvetlerinin Polonya karşısındaki görevi oldukça kolaydı.

Dört Polonya muhribinden üç tanesi harbin ilanı ile birlikte hemen İngiltere'ye iltica etmeyi başardı. Beş adet Polonya denizaltı gemisi neticesiz bir mücadeleye giriştilerse de iki tanesi İngiltere'ye ve diğer üç tanesi de İsveç'e iltica ederek kaçıp kurtuldu. Alman Deniz Kuvvetleri Baltık Denizinde derhal deniz kontrolünü tesis etti.

2 Eylül 1939 günü eski Alman zırhlısı Scheswig Holstein kara ve hava kuvvetleri ile işbirliği yaparak Danzig taarruzuna iştirak etti ve bu şehir bir hafta içinde düşürüldü.

14 Eylül'de ayni gemi ile birlikte Schlesien zırhlısı Gdynia'yı işgal etti.

Alman Deniz Kuvvetleri Baltık Denizinde kendi deniz ulaştırmasının emniyetini sağladı. Doğu Ordularının lojistik desteğini sürdürdü. Bütün bunların yanında en önemlisi Denizaltı personelinin yetişmesi bakımından Baltık Denizindeki eğitim sahaları serbest kaldı.

ALMAN DENİZ KUVVETLERİNDE HARP BAŞINDAKİ GÖRÜŞLER :

1 Eylül 1939 günü Alman denizaltı gemileri ile iki adet cep muharebe gemisi İngiliz deniz ulaştırmasını vurmak üzere Atlantik'de hazırdılar. Büyük bir vurucu kuvvet olmamakla beraber, henüz harp hazırlığı ve organizasyonu almamış olan İngiliz deniz ulaştırmasına oldukça büyük ve ciddî bir zarar verecek mahiyette idi.

Bununla beraber, o sırada denizaltı filosu komutanı bulunan Albay Döynitz bedbindi. 1 Eylül 1939 günü Büyükamiral Raeder ve Deniz kurmaylığına bir muhtıra sundu. Bu muhtıra; teknik hususlar hariç özetle şu şekilde idi :

«Denizaltı silahımızın halen içinde bulunduğu bu güç durumda, mevcut denizaltı gemilerimizle arzu edilen neticelerin alınması imkânsızlığına binaen, bu konu üzerindeki düşüncelerimi açıklamak ve gerekli neticeyi çıkarmak benim için bir vazifedir.

Deniz kuvvetinin başlıca harp görevi, İngiltere ile mücadele etmektir. İngiltere'ye karşı harbin mihrak noktası ve Deniz Kuvvetlerimizle İngiltere'ye diz çöktürmenin yegâne çaresi, Atlantik'de İngiliz deniz ulaştırmasına taarruzdur.

Bu görev için uygun ve yeter sayıda suüstü kuvvetimiz bulunmadıkça, bu görev esas itibariyle denizaltı silahına kalmaktadır. Hatta bu göreve yetecek sayıda suüstü kuvvetimiz olsa dahi, denizaltı silahı ile desteklenmeksizin, harekât sahasına gitmek ve Atlantik'de kalabilmek pek mümkün değildir. Denizaltılar bu hususların icrasında suüstü gemilerinin maruz kalacakları tehlikelerden masundurlar. Bu bakımdan İngiltere'ye karşı bir harpte, denizaltı silahının daima Deniz Kuvvetlerimizin belkemiği olacağına ve İngiltere üzerinde politik bir baskı yapacağına kaniim.

Denizaltı ticaret harbinin esas unsuru torpido denizaltı gemisidir. En önemli olan harekât sahalarında ayni zamanda doksan adet denizaltıya ihtiyaç vardır. (Atlantik ve Ekvatorun kuzeyinde) Bunun için de cephe görevi alabilecek toplam üçyüz kadar denizaltı gereklidir.

Halen görevde bulunan elliyedi denizaltı gemisinden onsekizi Atlantik'deki taarruzi karakol mevkilerindedir.

Yirmibir denizaltı gemisi Kuzey Denizine gitmiş veya gidecektir.

Onsekiz denizaltımız halen Baltık'da bulunmakta olup, üç denizaltı cephe görevine hazırlanmakta, beş denizaltı gemisi de tecrübe safhasındadır.

Atlantik'de cephe görevi alabilecek toplam yirmialtı denizaltı gemisinden onsekiz'i Atlantik'de, üçü Baltık'da, üçü henüz göreve hazır değil ve ikisi de tecrübe yapmaktadırlar.

Bu sırada göreve elverişli bütün denizaltı gemileri denize çıkarılmış olduklarından, bunları değiştirmek için hiçbir gemi alıkonulmamıştır. Bu bakımdan, bir harp halinde, pek yakında harekâttaki denizaltıların adedi bir hayli azaltılacak ve bilahare tedricen mevcut denizaltı gemilerinin adedi sekiz veya dokuza indirilecektir.

Halen harekâtta bulunan denizaltı gemilerimizden, İngiliz deniz ulaştırmasını taciz etmekten başka birşey bekleyemeyiz. Bu taciz durumu da, şimdiki denizaltı mevcudu ile gittikçe azalacaktır. Bu da : «Halen, İngiltere'ye karşı bir harpte önemli bir rol oynayabilecek durumda değiliz.» demektir.

Mevcut plana nazaran önümüzdeki birkaç yıl içinde durumda bir değişiklik ümit edebilir miyiz?

Atlantik Harekâtı için, önümüzdeki yıllarda aşağıda yazılı miktarda denizaltı gemisine sahip olabileceğimizi öğrenmiş bulunuyorum: 1940 başında otuzbir adet tip VII.b ve c ile IX, 1941 başında kırksekiz adet tip VII.b ve c ile IX, 1942 başında altmışbeş adet tip b ve c ile IX, ve üç adet tip XI, XII. 1943 başında seksenbir adet tip VII b ve c ile yedi adet tip XI, XII. 1944 başında yüzaltı adet tip VII.b ve c ile IX ve on adet tip XI, XII. 1945 başında yüzotuzdört adet tip VII. b ve c-IX ile onüç adet tip XI-XII. 1946 başında yüzaltmış adet tip VII. b ve c - IX ile onsekiz adet tip XI ve XII.

Yukarıda belirtilen miktar eğer ihtiyaç olarak kabul edilir ve halihazır inşa programına da sadık kalınırsa, makul bir zaman zarfında, denizaltı gemilerimizle İngiliz deniz ulaştırmasına, dolayısıyle İngiltere'ye müessir bir baskı yapabilmeye yaklaşmamız dahi imkânsız olacak demektir.

Sonuç olarak; mevcut deniz meseleleri bir tarafa bırakılarak, normal programın üstünde tedbirler alınmalı ve bu suretle, denizaltı silahı en kısa zamanda İngiltere'yi mağlup etmek olan ana görevini yapabilecek bir duruma çıkarılmalıdır.

Bu gibi kesin tedbirlerin, ancak müsait şartlar altında başarılabileceğine asla kani değilim. Bu bakımdan, denizaltı inşaatı meseleleri ile meşgul olacak, doğrudan doğruya deniz kuvvetleri başkomutanlığına karşı sorumlu, yetkili bir merkez kontrol dairesi kurulması fikrindeyim.

Uzun bir aradan sonra denizaltı sanayiindeki fevkalâde başarıyı tamamiyle takdir ediyorum; fakat biz, eğer gelecek bir Alman-İngiliz harbinde, gerçekten müessir bir denizaltı silahı ile İngiltere'nin karşısına çıkmak istiyorsak, çeşitli bakımlarda kesin önlemler almamız gereklidir.

Alb. Dönitz
Denizaltı Filo Komutanı»

Bedbin olan yalnız denizaltı filo komutanı albay Dönitz değildi. Deniz Kuvvetleri Başkomutanı Büyükamiral Raeder de, İngiltere'ye karşı yapılacak deniz harbinde bedbin bulunuyordu.

3 Eylül 1939'da İngiltere ile harp başladığında, Büyükamiral Raeder durum hakkındaki düşüncelerini deniz kuvvetleri günlüğüne şu şekilde kaydetti :

«Hitler'in evvelki düşüncelerine göre 1944'den evvel beklemememiz gereken İngiltere ve Fransa ile harp bugün başladı. Führer, Polonya meselesinin nihai bir anlaşmaya tehiri bahasına dahi olsa, son dakikada bile bundan kaçınabileceğine kani idi.

Führer'in talimatına nazaran, Almanya 1944/45 yıl dönümünde donanmanın «Z» planı tamamlandığı zaman aşağıdaki deniz kuvvet-

leriyle İngiltere'ye karşı harbe başlayabilecekti. Üç adet süratli muharebe gemisi, üç adet muaddel cep zırhlısı, beş ağır kruvazör, müteaddid mayın dökücü ve hafif kruvazör, iki uçak gemisi ve yüzdoksan kadar denizaltı gemisi.

Herbiri, dizelle teçhiz edilmiş ve 40 cm.lik toplarla mücehhez büyük muharebe gemisinden oluşturulmuş iki grup, ticaret harbi icra eden Alman Deniz Kuvvetleri peşinde dağılmış olan büyük İngiliz Kuvvetlerini yakalayıp yoketmek görevini alacaklardı.

Scharnhorst sınıfı iki ve Tırpıtz sınıfı iki gemi, bir kısım büyük İngiliz Kuvvetlerini kendilerine bağlamak üzere, Almanya'da hazır bulunacaklardı.

Bu suretle ve Japonya ve İtalya ile de işbirliği yaparak bir kısım İngiliz kuvvetlerini de bunların kendi bölgelerinde bağlamaları ile, İngiliz Donanmasının mağlup edilmesi ve İngiltere'nin malzemeden mahrum bırakılması, yani İngiltere meselesinin halli tamamlanmış olacaktı.

Führer'in «Polonya meselesinden ötürü İngiltere harbe girmek lüzumunu duymaz.» kanaatinin aksine olarak, İngiltere Polonya meselesini bir bahane addederek şimdi harbe girmeyi uygun görmüş ve 3 Eylül 1939 günü Almanya ile harbe başlamıştır.

İngiltere, muhtemelen sonraları daha az elverişli şartlar altında olmak üzere ergeç Almanya ile harp etmek mecburiyetinde kalacağını anlamıştır.

Deniz kuvvetleri yönünden düşünüldüğü zaman, İngiltere ile yapılacak büyük bir harp için deniz kuvvetlerinin 1939 sonbaharında hiçbir bakımdan yeter derecede teçhiz edilmemiş olduğu aşikârdı. 1935 Londra Sözleşmesinden beri geçen kısa zaman zarfında, eğitimi yüksek ve uygun şekilde organize edilmiş bir denizaltı kuvveti meydana getirildiği bir hakikattir. Bununla beraber, halen yirmialtı denizaltısı Atlantik'de harekâta çıkabilecek bu filo, harp üzerinde kesin bir tesir sağlayabilmek bakımından çok zayıftır. Suüstü kuvvetleri ise adet ve kudret bakımından o kadar zayıftır ki, bütünü dahi ortaya atılsa, kahramanca ölerek bir gösteriden başka bir şey yapamazlar.

Bu bakımdan, müteakip inşaatın temelini teşkil etmeleri en doğrusudur.

Mahirane kullanıldıkları takdirde, cep zırhlıları (Graf Spee ile Deutschland) bir müddet için açık denizlerde kruvazör harbi yapabilirler. Sharnhorst ve Gneisenau ise hiçbir bakımdan harbe hazır olmadıklarından, ancak düşman kruvazörlerini İngiliz anavatan limanlarına bağlamakla, cep zırhlılarına dolayısıyle yardım edebileceklerdir.

Bununla beraber cep zırhlıları harbin gidişatı üzerinde tam bir tesir icra edemezler.

Assman (paraf) **Büyükamiral Raeder (İmza)»**

Polonya Harekâtının gelişmesi ve İngiltere ile Fransa'nın Almanya'ya harp ilan etmeleri üzerine 3 Eylül 1939 günü Hitler, 2 numaralı harp direktifi ile İngiltere'ye karşı deniz harekâtının başlatılmasına izin verdi.

«ÇOK GİZLİ

ALMAN Silahlı Kuvvetleri Başkomutanlığı

Berlin. 3 Eylül 1939

HARBİN SEVK VE İDARESİ HAKKINDA TALİMAT NO: 2

1. İngiliz Hükümetinin 3 Eylül 1939 günü saat 11.17'de harp ilan etmesi üzerine, İngiliz Amirallik Dairesi denizde düşmanca hareketlerin başladığını açıklamıştır.

2. Fransa'nın 3 Eylül 1939 günü saat 17.00'deki müteakip deklarasyonu Almanya ile harp halinde bulunacağını ilan etmiştir.

3. Batı'da harbin sevk ve idaresine ilişkin daha önce yayınlanmış bulunan I.Nolu talimatda bir değişiklik yoktur.

İngiltere tarafından denizde düşmanca hareketlerin başlatılması ve Fransa'nın harp halinde bulunacağının belirtilmesi üzerine aşağıdaki esaslara göre hareket edilecektir :

a. İngiltere ile İlgili Olarak :

Alman Deniz Kuvvetleri, denizlerde taarruzî harekâta başlayacak, Denizaltılar tarafından deniz ticaretine karşı harp şiddetli olarak icra edilecektir.

Tehlikeli bölgelerin ilanına kadar harekâtın her bölgede ayni şiddette sürdürülmesinde benim emrim beklenecektir.

Baltık Deniz'i girişleri bitaraf ülkelerin karasuları hakkına zarar vermeden mayınlanarak kapatılacak ve idame edilecektir.

Kuzey Deniz'indeki mayın manialari hem tedafüi ve hem de taarruzî maksatla tesis edilecektir.

b. Fransa ile İlgili Olarak :

Eğer Fransa, Almanya'ya karşı düşmanca harekâta başlarsa taarruzî harekâta başlanacaktır. Bu durumda; İngiltere ile ilgili olarak verilmiş talimatlar aynen Fransa için de geçerli olacaktır.

Adolf HİTLER»

Hitler, Komutanlar ile ilk toplantısını 7 Eylül 1939 günü yaptı. Alman Deniz Kuvvetleri Başkomutanı Büyükamiral Raeder bu toplantıda genellikle İngiltere ve Fransa'nın davranışları ile genel politik ortam muvacehesinde deniz harekâtının nasıl yürütüldüğünü ve nasıl yürütülmesi düşünüldüğünü Hitler'e sundu.

Büyükamiral Raeder :

«Fransa'nın gerek politik ve gerekse askerî alanda göstermiş olduğu sabır ve İngiltere'nin harbin sevk ve idaresinde takındığı çekingenlik nedeniyle Atlantik'de konuşlandırılmış Graf Spee ve Deutschland muharebe gemilerinin şimdilik harekât alanlarından çekilerek bekleme mevkilerine dönmekte olduklarını, Atlantik'de konuşlandırılmış denizaltıların İngiliz deniz ulaştırmasına yönelik taarruzlarının ilk safhasının başarılı bittiğini, Fransa'nın bekleme durumunda bulunması yanı sıra diğer tarafsız devletlerin de durumları göz önünde bulundurularak; Fransa'ya karşı denizde hiçbir surette taarruzî harekâtın uygulanmadığını, konvoyda dahi olsalar, yolcu gemilerine dokunulmadığını, bilâhare taarruzî karakol görevlerine yeniden sevk edilmek üzere bazı denizaltı gemilerinin geri çekilmiş olduğunu» Hitler'e arzetti.

Hitler ise; daha önce vermiş olduğu direktifinde hiçbir değişiklik olmadığını ancak; Batı'daki durum açıklık kazanıncaya kadar (Takriben bir hafta kadar) sabredilmesini tekrarlayarak, Denizaltılar Almanya'ya dönünceye kadar Athenia yolcu gemisinin batırılışını halletmek üzere hiçbir girişimde bulunulmamasını, Atlantik'de halen mevcut denizaltı gemilerinin bilhassa yolcu gemileri ile Fransız bandıralı gemilere hücum etmemelerini, Graf Spee ile Deutschland'ın şimdilik harekâttan alıkonulmalarına dikkat edilmesini bir kere daha hatırlattı. Büyükamiral Raeder; İngiltere'nin Fransa'yı kayıtsız şartsız harbe sokmasını çok samimi olarak beklemiyordu. Zira gerek politik ve gerekse askerî alanda anlaşmazlıkları mevcuttu. Fransa bir harp hedefi görmediğinden, her hal ve şartta harp dışında kalabilirdi.

Pek yakında umulan Polonya'nın çöküşünden sonra, muhtemelen ve hatta belki de İngiltere bir dereceye kadar Doğu'da hasıl olan durumu kabule razı olabilirdi.

Netice olarak taarruzî harekât gereği olmayacağından kuvvet tasarrufu sağlanabilecekti.

7 Eylül 1939 günkü görüşmeden sonra muharebe gemileri bekleme bölgelerinde (Deutschland, Groenland açığında Danimarka Boğazında, Graf Spee Pernambuco açığında), denizaltı gemileri de taarruzî karakol mevkilerinde sıkı bir kontrol altına alındılar. Fransız deniz ulaştırması tamamen serbest bırakıldı. Fransız Limanları önüne hiçbir surette mayın dökülmedi.

Büyükamiral Raeder, 7 Eylül 1939 günkü toplantıda Hitler'e yeni öneriler götürmemiş, zamanın biraz daha ilerlemesini uygun bulmuştu.

YOLCU GEMİSİ ATHENİA'NIN BATIRILMASI :

Alman Deniz Kuvvetleri Başkomutanlığının zahiren olsun La Haye Sözleşmesine riayet edilmesi hususundaki bütün tedbirlerine rağmen, İngiliz yolcu gemisi, ihbar vaki olmaksızın 3 Eylül 1939 akşamı, İngiltere'nin Almanya'ya harp ilan edişinden dokuz saat sonra U-30 Alman denizaltısı (Komutan, Yzb. Fritz-Julius Lemp) tarafından Hebrides adalarının 200 mil kadar batısında batırıldı.

Gemi Liverpool'dan aldığı 1400 kadar yolcu ve yükle himayesiz olarak Montreal'e gitmekte idi. Torpido isabeti alan gemi hemen batmadı. S.O.S. işaretini alan civardaki gemiler hemen yardıma koştular. İlk yardıma gelen Norveç bandıralı Knute Nelson yük gemisi oldu. Müteakiben HMS Electra ve HMS Escort muhripleri ile İsveç bandıralı Southern Cross yardıma geldi. Ertesi gün saat 10.40'da Athenia batıncaya kadar 1300 kişi kurtarıldı. 100 kişi kaybedilmişti.

Athenia'nın batırılışı ile harbin son gününe kadar devam edecek olan taciz edici, yıpratıcı ve monoton Atlantik muharebeleri başlamış oldu.

Bütün Alman denizaltılarına harbi; beynelmilel anlaşmalara uygun olarak yürütmeleri emri verilmişti. Denizaltılar: himayesiz ticaret gemilerini, bu gemilerin mürettebatı filikalara binerek hayatlarını kurtarabilecekleri takdirde batıracaklardı.

Amiral Dönitz daha sonra anlaşma hükümlerine niçin güçlükle uyabildiklerini şu şekilde ifade etti :

«İngiliz ticaret gemileri, Alman denizaltılarının mevcudiyetini telsizle bildiriyorlardı. Ekseriya silahlı ve kamufle edilmiş bulunan bu gemiler karşısında denizaltıların avlanmak tehlikesi mevcuttu. Böyle bir durumda havada uçakların görülmesi çok daha müşkül bir durum yaratıyordu.»

İngiliz radyosu B.B.C. Athenia'nın bir denizaltı tarafından batırıldığını duyurduğunda Büyükamiral Raeder ve Hitler hayretler içinde kaldılar. Onlara göre, vermiş oldukları bir emrin bu suretle dinlenmemiş bulunması imkânsız görünüyordu.

Alman deniz kurmayı, geminin battığı hakkındaki İngiliz raporlarına önceleri pek inanmadı. Denizaltı gemileri telsiz sükûneti uyguladıklarından olayın şu sıralarda tahkikine imkân yoktu. Ancak, Albay Dönitz'in kurmayı, bu olaydan bir Alman denizaltı gemisinin sorumlu olabileceğini düşünmüştü.

Olay üzerine Hitler, Alman deniz kurmayının önerisi üzerine, Almanya'nın sorumluluğunu inkâr edip, Almanya'ya karşı uydurma hikâyeler icat etmekle Admiralti birinci lordu olan Mr. Churchill'i sorumlu tutmaya karar verdi.

Nazi Partisinin resmi yayın organı olan Volkinscher-Bedbachter yine Hitler'in emri üzerine Mr. Churchill'i ithama başladı. Bu ithamlar arasında :

«Eğer Athenia hakikaten torpidolanarak batırıldı ise bu bir İngiliz denizaltısı tarafından yapılmıştır.» «Mr. Churcill'in gemiye bir bomba koydurmuş olması muhtemeldir. Böylelikle Amerika Birleşik Devletleri'nin Almanya'ya karşı harbe girmesi zorlanmış olacaktır.» şeklinde ifadeler kullanıldı.

U-30 denizaltı gemisi Kiel üssüne döndüğünde nihayet olay aydınlığa kavuştu. Bu denizaltının Athenia'yı batırdığı sabit oldu. Yzb. F. J. Lemp rıhtıma aborda olurken filo komutanı Alb. Dönitz rıhtımda bek-

liyordu. Filo komutanı derhal denizaltıya girip komutan ile gizli bir görüşme yaptı. Komutan Lemp :

«Verilmiş olan emirlere karşı itiatsizlik ettiğini bildiğini, fakat bunun kendisi için ilk harp görevi olduğunu ve ani olarak harp ilanı karşısında son derece heyecanlandığını ve torpidoyu atmadan birkaç saat önce kapalı zarfı açmış olduğunu, Athenia'nın ışıklarının maskelenmiş olarak zigzag rotalarda seyrettiğini ve bu hususun da kendisini şüpheye düşürdüğünü» ifade etti.

Alb. Dönitz'in emri ile geminin seyir jurnalinde değişiklik yapıldı ve bu olay ile bilgiler yok edildi.

Yzb. Lemp şiddetli şekilde tekdir edildi, kendisine ve arkadaşlarına son derece ketum olmalarına dair emir verildi. Gemi subaylarından pek azı hakikati öğrenebildiler, hatta Alman Deniz Kuvvetleri Başkomutanlığı Karargâhında görevli subaylardan pek çoğu bile olaydan çok zaman sonra U-30'un bu hatasını öğrenebildiler.

1940 yılı sonbaharında U-30 denizaltısının personeli serbest bırakıldı. Yzb. Lemp müteakip görevlerinde U-30 ile 77.907 ton tutarında 15 gemi batırdı. 1941 yılında U-110 denizaltısı komutanlığına getirildi. Mart-Mayıs 1941 arasında üç gemi daha batıran Yzb. Lemp 9 Mayıs 1941 günü Kuzey Atlantik'de Aubrietia, Bulldoğ ve Broadway refakat gemilerinin koordineli hücumu sonucu U-110 ile birlikte battı.

Athenia olayından sonra İngiltere, uluslararası hükümlere aykırı da olsa ,faydalı olacağına inandıkları bütün savunma tedbirlerini almak serbestisini elde etmiş bulunuyordu.

4 Eylül 1939 günü, bütün denizaltı gemilerine aşağıdaki emir verildi :

«Führer'in emriyle, himaye altında olsalar dahi, hiçbir suretle yolcu gemilerine karşı harekât yapılmayacaktır.»

Sonunda kayıtsız-şartsız denizaltı harbi emri verilinceye kadar, bu emir tedricen değiştirildi.

ALMAN DENİZALTI HAREKÂTININ BAŞLAMASI :

3 Eylül 1939 günü İngiltere'nin harp ilanı ve saat 13.30'da Alman Deniz Harbi Sevk ve İdare Makamının «İngiltere'ye karşı muhasamata başla» emrinin alınmasından sonra, Alman Batı Deniz Kuvvetleri Grup Komutanı Amiral Saalwachter, Filo Komutanı Amiral Boehm ve Denizaltı Filo Komutanı Albay Dönitz, Wilhelmshaven yakınında Neven muhabere istasyonunda görüştüler. Görüşme son derece ciddî bir hava içinde cereyan etti. Çünkü komutanlar; İngiltere'ye ve onun çok üstün deniz kuvvetine karşı harbin ne mâna ifade ettiğine müdriktiler. Bilhassa Filo Komutanı Amiral Boehm gayet sert ifadeler kullanarak Almanya'nın ciddî durumu hakkında endişelerini açıkladı.

Denizaltı filosu, operatif harp sevk ve idare bakımından, deniz harbi sevk ve idare makamına direkt olarak bağlıydı. Ancak Kuzey Denizinde denizaltı bulundurduğu durumlarda, denizaltı filosu komutanlığı, Kuzey Denizi deniz harbi idaresinden en üst makama sorumlu olan Batı Deniz Grup Komutanlığının emirlerine göre de harekâtı düzenlemekten sorumlu bulunuyordu.

Denizaltı Filosu Komutanlığınca harbin başında düşman durumu kıymetlendirilirken ilk önceleri İngiltere'ye müteveccih ticaret gemilerinin büyük kısmının yalnız başlarına tek tek seyredecekleri kabul edildi. Çünkü bir konvoy sistemi zamanla ve yavaş yavaş uygulamaya konulabilirdi. İngiltere'ye bilhassa bitaraf devletlerin ticaret gemilerinin yoğun bir şekilde gelişi beklenmeliydi. İngiltere Kuzey Denizinde doğu İngiltere limanları açığında denizaltılara karşı bir karakol tesis edebilirdi. Bu karakolda en etkili neticeyi hava kuvvetlerinin sağlayabileceği kesin idi. Bilhassa kıyı şeridinde, limanlar önünde ve deniz ulaştırmasının düğüm noktalarında hafif suüstü kuvvetlerinin de denizaltı karakolları tesis edecekleri beklenmeli idi.

Teşkil edilecek konvoylar da direkt olarak muhrip, refakat gemisi, korvet, silahlandırılmış balıkçı gemileri ve sahile yakın konuşlandırılmış hava kuvveti ile himaye edilebilirlerdi.

Alman denizaltıları ticaret harbini, denizde müsadere esasları kanunu esaslarına göre yapacaklardı. Yani bir ticaret gemisi, silahlı olsun veya olmasın, denizaltılar veya bir suüstü harp gemisi tarafından ilk önce durdurulup muayene edilecek, Deniz Müsadere Kanunu gereğince milliyeti ve taşıdığı yük batırılmasına izin veriyorsa, ilk önce denizaltı, ticaret gemisi mürettebatını emniyete alacaktı.

Denizde Müsadere Kanununun bazı maddeleri yine denizaltı harbi ile ilgili bulunuyordu. Bu maddelere göre; harp gemileri veya uçaklar tarafından himaye edilen ticaret gemileri, denizaltı harbine katılan veya denizaltı gemisinin gemide arama yapmasına direnen ticaret gemileri, nakliye gemileri; düşman deniz kuvvetlerinde görev aldıklarından ve silahlı olduklarından aynen harp gemileri gibi muamele göreceklerdi.

Bütün bu hususları göz önüne alan Alman denizaltı filosu komutanı Albay Dönitz, harbin başında denizaltı harekât emirlerini Denizde Müsadere Kanunu esaslarına uygun olarak verdi. Kabul edilen düşman durumu ve Deniz Müsadere Kanununun ortaya koyduğu tahditler, çok az sayıdaki denizaltıyı en başarılı tarzda kullanmayı gerektiriyordu. İşte bu maksatla; tek başına seyreden gemilere hücum için denizaltılara İngiltere ve İrlanda batısında tek tek karakol sahaları verildi. Karakol sahaları sahil yakınlarından batıya doğru uzaklarda tesis edildi. Yani, denizatlılar imkân nisbetinde karada üslenmiş uçakların tesis edebileceği hava karakolundan serbest bulunuyorlardı.

Kuzey Denizinde de, ayni esaslar çerçevesinde, bilhassa bitaraf deniz ulaştırmasının yakalanması için denizaltılar konuşlandırıldı. Bitaraf deniz ulaştırması daha ziyade İskandinav memleketlerinden İngiltere'ye müteveccihti.

Daha harbin başında Athenia yolcu gemisinin batırılması üzerine Hitler'in emri ile 4 Eylül 1939 akşamı bütün denizaltı gemilerine: «Führer'in emri gereğince başlangıçta konvoy dahilinde olan yolcu gemilerine hücum edilmemesi» emrinin verilmesi denizaltı harbini biraz olsun zorlaştırdı. Bu emirle yolcu gemilerine, müstesna bir muamele yapılmaya başlandı. Ama konvoy dahilinde seyredecek yolcu gemilerinin batırılmasına beynelmilel hukuk müsaade ediyordu.

Yine bu arada bütün Fransız gemileri için son derece müsamahalı bir emir verildi. 3 Eylül 1939 tarihli bu emirde denizaltılara «Fransa saat 17.00'den itibaren Almanya ile harp halindedir. Başlangıçta ticaret gemilerine sadece savunma maksatları için hücum edilmesi» bildirildi. Fakat 6 Eylül 1939 tarihinde bu emre ek olarak yine başka bir emir daha verildi ki bu emirde «Fransa'nın durumu el'an gayrıkabili izah şeklini muhafaza ediyor. Düşman ticaret gemilerine sadece savunma maksatları için taarruz edilmesi, Fransız bandıralı gemilerin durdurulmaması, Fransa ile yeni olayların ortaya çıkmasından kaçınılması» emrediliyordu.

Bu suretle Fransız gemilerine bitaraf gemilerden daha müsamahakâr muamele edilmeye başlandı. Çünkü; ancak Denizde Müsadere Kanunu esaslarına uyularak durdurulacak, aranacak ve şayet harp maksatlarına uygun yük tespiti halinde, batırılacaktı.

Alman denizaltı komutanları 6 Eylül 1939 tarihli emir gereğince gördükleri her geminin Fransız olup, olmadığını kati olarak anlamak ve Fransız ise durdurmamak mecburiyetinde idiler. Bu emrin icrası çok güç olup, ekseriyetle ve bilhassa geceleyin imkânsızdı.

Bu ve bunun gibi emirler denizaltı harbini çok tehdit ettiği gibi denizaltı komutanlarına gözetleme ve her hareketlerine büyük sorumluluk yüklüyordu.

Ayrıca, ekseri durumlarda denizaltının emniyetini de ciddi şekilde tehlikeye sokuyordu. Gündüzleri denizaltı, gördüğü hedefleri tam manasiyle teşhis edebilmek için lüzumundan çok fazla periskop göstermek mecburiyetinde kalıyordu. Geceleyin de denizaltı hedeflerini ayırt edebilmek için tehlikeli denebilecek yakın mesafeye sokuluyor ve karşısındaki teknenin hareket halinde olmasından durum kısa zamanda atış için gayrı müsait şekil alıyordu.

Çıkardığı bu şekil emirlerden Hitler'in muhasamata başlama mesuliyetini Batılılara bırakma arzusu bariz bir şekilde anlaşılıyordu. Hitler, harp ilan etmesine rağmen, harbin Fransa cihetine yayılmasının önlenebileceğine de inanıyordu. Bu ümidin ortadan kalkmasından sonra, Eylül ayı sonlarında Fransız gemileri için verilen tahditlerden vazgeçildi.

Genellikle ticaret gemileri geceleri ışıklarını karartarak tıpkı harp gemileri gibi seyrediyorlardı. Denizaltı için gece görünen bir karartının yardımcı kruvazör mü yoksa bir ticaret gemisi mi olduğunu tefrik etmek çok güçtü. Denizaltının iyice anlayabilmesi için karartının oldukça yakınına sokulması icap ediyordu. Gemiyi durdurmak için mors

veya ışıldağını kullanması ise ticaret gemisine denizaltının durumunu yakın mesafeden tamamen göstermiş oluyordu. Karşısındaki gemi silahlı bir gemiye ait ise denizaltı, düşman topçusunun baskın ateşiyle imha olmayı hesaplamalıydı.

Harbin ilk günlerinde denizaltılar Kuzey Atlantik'de, Hebrides adaları batısında ve Gaskonya Körfezinde kendilerine verilen emirler çerçevesinde harekâta başladı.

Yzb. F. J. Lemp 45 derece 29 dakika kuzey ve 09 derece 45 dakika batı mevkiinde 5 Eylül 1939 günü saat 08.15'de İngiliz ticaret gemisi Bosnia'yı, 6 Eylül günü yine bu mevki civarında Rio Claro gemisini batırdı. Yzb. Lemp suüstünden hücum geliştiriyor, önce top ateşi açıp müteakiben torpidolarını kullanıyordu.

U-48 komutanı Yzb. Herbert Schultze ilk hedefini 5 Eylül 1939 günü öğleden sonra yakaladı. Takriben 6000 tonluk gemi BE-64.73 karesinde bulunuyor ve bandıra taşımıyordu. Komutan Schultze satıhtan topla hücuma karar verdi. Zira torpidolarını pek sarfetmek niyetinde değildi. Bu ticaret gemisi İngiliz Royal Sceptre idi. Neticede bu gemi de torpidolanarak batırıldı.

Athenia, Bosnia, Rio Claro ve Royal Sceptre'nin batırılmasından sonra bütün İngiliz gemileri bir denizaltının hücumuna uğradıklarında SOS yerine SSS işareti vermeye başladılar. Bu «Bir denizaltının hücumuna uğradım, yardım ediniz.» anlamına geliyordu.

6 Eylül 1939 tarihinde ilk defa olarak bir denizaltı gemisi (U-38) gördüğü bir ticaret gemisinin topçu ateşine maruz kaldı. Olaydan iki hafta sonra İngiliz istihbarat şubesi haberi yayarak bunu bir ticaret gemisinin düşman denizaltısını defetmesi şeklinde başarılı bir örnek olarak gösterdi.

14 Eylül 1939 günü güvertesinde kırkiki adet Swordfish ve on adet Skua uçağı taşıyan HMS Ark Royal, denizaltı savunma harekâtı için bulunduğu Nouvelle Hebrides açıklarında Yzb. G. Glattes'in komutasındaki U-39 denizaltısının hücumuna uğradı. Komutan mıknatisi ateşlemeli üç torpido attı. Bu torpidolar gemi yakınında erken ateşleme ile infilâk ettiler. Erken ateşlemenin hasıl ettiği su sütunları uçak gemisine refakat eden HMS Faulknor, HMS Foxhound ve HMS Firedrake muhripleri tarafından tespit edilince muhripler denizaltı arama ve avlama harekâtına başladı. U-39 batırıldı ve personeli kurtarıldı. Yine ayni gün ayni bölgede bulunan U-30 denizaltısı HMS Ark Royal'den havalanan Skua uçaklarının hücumuna uğradı. Uçaklara makineli tüfekleri ile ateş açan denizaltı, onların attığı bombalardan sakınarak dalmayı başardı.

17 Eylül günü saat 18.00 sularında Yzb. Otto Schuhart komutasındaki U-29, diğer bir denizaltıdan bölgesinde bir konvoyun seyretmekte olduğu mesajını aldı. Periskobuna tam bir daire yaptıran komutan kendisine yaklaşmakta olan bir uçak gemisi karartısı ile karşılaştı. İki saate yakın bir manavradan sonra U-29 çok uygun bir atış mevkiini yakalamıştı. Bu HMS Courageous uçak gemisi idi. Gemi dört

muhrip himayesinde denizaltı karakol görevinde bulunuyordu. Bu sırada iki muhribi bir denizaltıyı aramak maksadıyle refakatten ayrılmış sadece iki muhrip refakatte kalmıştı. Akşam alacakaranlığında uçak gemisi, havadaki uçakların inmesi için rüzgâr üstüne dönmüş ve sabit bir rota izlemekte idi.

U-29 saat 19.50'de 3000 metre mesafeden üç torpido attı. İki torpido gemiye isabet ederek infilâk etti. Onbeş dakika içinde gemi sulara gömüldü. Gemi komutanı Yzb. Schuhart hedefinin adını bilmiyordu. Ertesi günü B.B.C'den hedefinin ne olduğunu öğrenebildi. HMS Courageous'un komutanı Alb. W. T. Makeig-Jones dahil 518 kişi kaybedildi. Denizaltıya karşı refakatteki iki muhribin icra ettiği arama ve avlama harekâtı neticesiz kaldı. Zira komutan Schuhart emirler hilafına gemisini hemen 80 metre derinliğe almıştı.

HMS Ark Royal'e hücum ve müteakiben de HMS Courageous uçak gemisinin batırılması üzerine İngiliz Amirallik Dairesi denizaltı savunma harekâtında uçak gemilerinin kullanılması prensibinden derhal vaz geçti. Çok kıymetli uçak gemilerinin bu göreve yeterli himaye kuvveti bulunmadan tevcihi son derece rizikolu idi ve onları derhal Atlantik'den geri çekince bu davranış Alman denizaltılarının ticaret harbine geniş ölçüde kolaylık sağladı.

Filo Komutanı Alb. Dönitz İngilizlerin Asdic kullandıklarını bildiğinden sualtından hücum eden denizaltıların hedeflerinin 3000 metre içine girmeden hücum geliştirmelerini emretmişti.

20 Eylül'de Binbaşı Johannes Franz'ın komuta ettiği U-27 personeli ile birlikte İngilizlerin eline geçti. Ancak bu gemi o zamana kadar Davara ve Rudyard Kipling gemilerini batırmış, fakat HMS Fortune ve HMS Forester'den kurtulamamıştı.

Eylül 1939 ayı denizaltı harekâtı bakımından fazlasıyle şiddetli geçti. Schuhart'ın U-29'u, Ewerth'in U-26'sı, Dresky'nin U-33'ü ve Schepke'nin U-3'ü Saint George kanalı ile Gaskonya Körfezinde önemli miktarlara varan tonajda gemi batırdılar. Eylül ayında 153.879 ton tutarında 41 adet ticaret gemisi batırıldı. Bu durumu İngiliz Amirallik Dairesi, harekât sahalarında fazla miktarda denizaltı bulunduğu şeklinde kıymetlendirdi.

Beklenen konvoylara kayıtsız-şartsız hücumda daha sulh devresinde elde edilmiş tecrübelerden faydalanıldı. Harbin ilk aylarında birçok denizaltı ile gruplar teşkil edilerek sulh zamanında tecrübe edilmiş bir taktik denenmeye başlandı. İkinci ve altıncı filotilla komodorları teşkil edilen grupların başında denize çıktılar. Uyguladıkları grup taktiği «Rudel Taktik» idi. İngiltere'nin ticaret gemilerini konvoylar teşkil ederek seyrettirmesi karşısında denizaltıların çok geniş bir saha dahiline teker teker dağıtılması düşünüldü. Hedef konvoyları yakalamak ve elde mevcut denizaltı gemilerini konsantre ederek, konvoyu imha etmekti.

Geniş bir sahada konvoyların bulunması güç bir mesele olduğundan deniz ulaştırmasının düğüm noktaları civarında taarruzi bölgele-

rin seçilmesi gerekli idi. Bu nedenle Saint Georger Kanalı kuzey ve güney girişlerine, İngiltere adalarının güney batısındaki BE Bölgesine ve Gaskonya Körfezine denizaltı grupları sevkedildi. Yine bu arada bazı denizaltılar da müstakilen harekâtta bulunacaklardı.

Eylül 1939 ayında düşman ticaret gemilerinin silahlandırılmamış olması ve himayeden de yoksun bulunmaları nedeniyle, harekât sahalarında pek fazla sayıda denizaltı bulunmamasına rağmen harekât başarılı olmuş gemi/tonaj grafiği 41/153.879'a ulaşmıştı.

Ekim 1939 ayında bu başarının tekrarlanması şüpheli görülüyordu ve yine beklenen yeni görevler muvacehesinde başarının yıl sonuna kadar azalabileceği Alb. Dönitz tarafından kıymetlendirilmekte idi. Ekim 1939 ayı beklenenin tersine başarılı harekâtla başladı. Bnb. Werner Hartman komutasındaki U-37'nin harekâtı son derece sür'atli ve o kadar da başarılı idi .8 Ekim 1939 günü Norveç-Shetland Adaları arasında seyreden 1000 tonluk İsveç bandıralı Vistula'yı top ateşi ile batıran U-37, 12 Ekim'de İrlanda'nın güney batısında bulunuyordu ve burada 4810 tonluk Yunan bandıralı Aris'i batırdı. 15 Ekim'de Gaskonya Körfezinde 5000 tonluk Fransız bandıralı Vermont yük gemisi Bnb. Hartman'ın kurbanları arasına katıldı. Vermont top ateşi ile batırılmıştı.

Güneye inmeye devam eden ve Gibralta'dan Akdeniz'e girmeyi planlayan Bnb. Harman 17 Ekim'de 10.184 tonluk İngiliz Yorkshire yük gemisini de batırdı.

Gibralta Boğazından kolaylıkla Akdeniz'e geçen U-37, 24 Ekim 1939'da İngiliz bandıralı Menin Ridge, Ledbury ve Tafna gemilerini batırdı. Bu gemilerin her biri 4000'er tonluktu.

Torpidosu biten ve üsse dönmekte olan U-37 Brest'in 200 mil kadar açığında Yunan bandıralı Thrasyvoulos gemisini batırdı. Bu cephe görevinde U-37, Akdeniz'e girene kadar 35.000 ton tutarında sekiz gemi batırmış bulunuyordu.

İngiltere adalarının güney batısındaki BE Bölgesinin gemi trafiği bakımından zengin olduğu Filo Komutanı Alb. Dönitz tarafından kıymetlendirildiğinden, Yzb. Herbert Sohler komutasındaki U-46, Yzb. Herbert Schultze komutasındaki U-48, Yzb. Alexander Gelhaar komutasındaki U-45 ve Yzb. Rolf Dau komutasındaki U-42 bu bölgeye sevk edildiler.

Büyük ve modern Fransız bandıralı petrol gemisi Emile Miguet, 19.400 ton benzin yükü ile 12 Ekim 1939 akşamı BE Bölgesi içinde Yzb. Herbert Schultze'nin komutasındaki U-48'in önüne düştü ve derhal batırıldı. Emile Migeuet; Jamaika'dan hareket ettikten sonra konvoydan ayrılmış ve FN Surcouf'un himayesinde alçak süratle seyretmekte idi. U-48 ertesi gün muhtelif cins malzeme ile yüklü 6903 tonluk yine Fransız bandıralı Louisiane ile temas sağladı. Bu gemi Portsmouth'dan hareket ettikten sonra sonra konvoydan ayrıldığı esnada Land'e End açıklarında seyrederken U-48'in top ateşi ile batırıldı ve SSS işaretini vermeyi başardı.

İki saat sonra U-48, İngiliz bandıralı Heronspool gemisini de top ateşi ile batırmış bulunuyordu. 14 Ekim 1939 günü U-48, İngiliz bandıralı Sneaton gemisini de batırınca, kırksekiz saatlik harekât sonunda toplam 30.000 ton tutarında gemi batırmış oluyordu.

Fransız bandıralı Louisiane'ın verdiği SSS işareti üzerine bölgeye gelen HMS Ilex ve HMS Igomen muhripleri denizdeki mürettebatı kurtardı ve bu iki muhrip müteakiben denizaltı arama harekâtına girişti.

14 Ekim 1939 günü Yzb. Alexander Gelhaar komutasındaki U-45, İngiliz bandıralı Lochavon gemisini ve müteakiben de KJF-3 konvoyundan yeni ayrılmış 10.108 tonluk Fransız yolcu gemisi Bretagne'yi BE Bölgesi içinde batırdı.

Bölgede batan gemilerin devamlı SSS işaretini alan HMS Ilex ve HMS Igome, bölgede yaptıkları aramada U-42 ile temas sağladılar. Su bombası hücumu sonucu arka balast tankları çatlayan gemi ciddi hasara uğradığından satha fırladı. Kısa bir süre sonra batan gemiden kurtulan olmadı.

Harbin başından beri başarılı harekât icra eden U-42 komutanı Yzb. Rolf Dau bu defa İngilizler tarafından avlanmıştı.

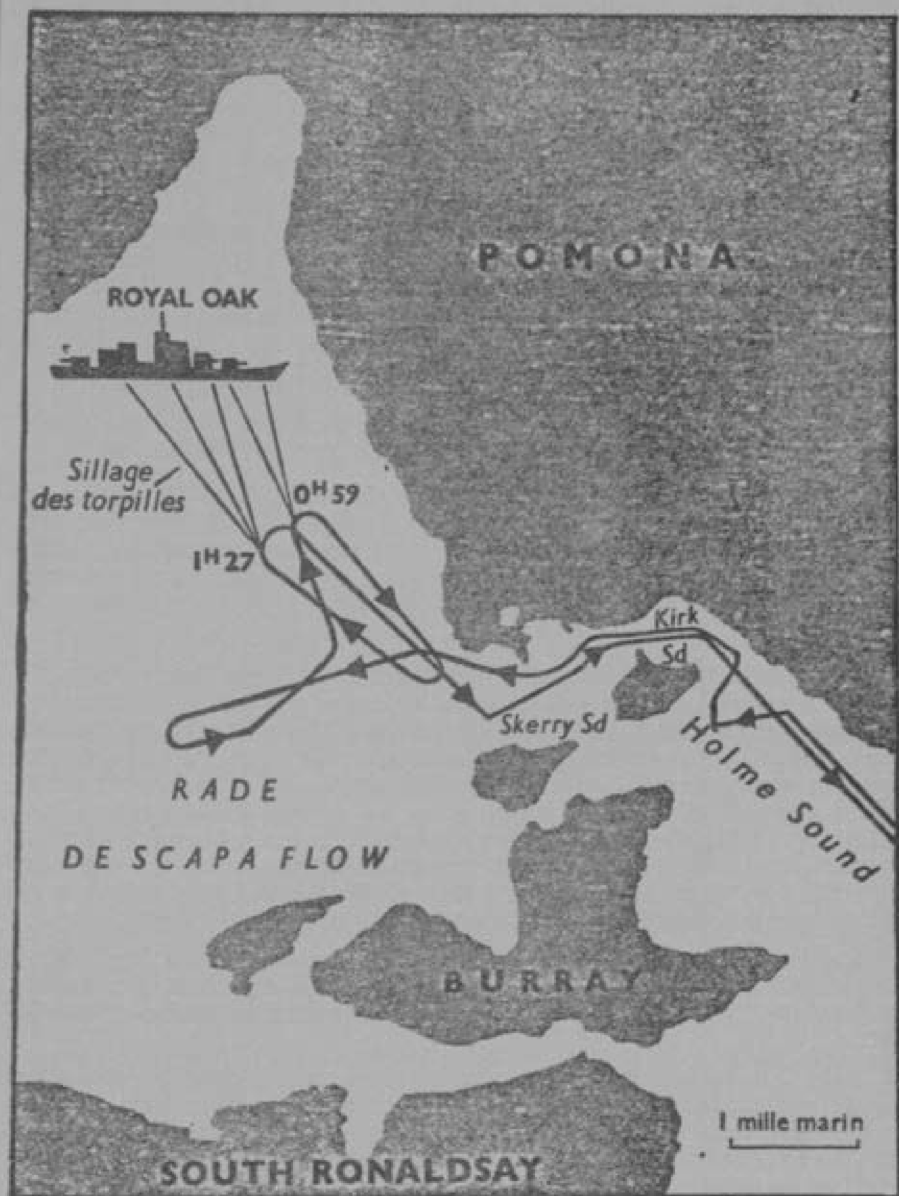
U-27, Güney Irlanda'da bazı balıkçı gemilerini batırdıktan sonra 19 Eylül gecesi Habrides adaları açıklarında denizaltı arama ve avlama harekâtı icra eden muhriplerin arasına düştü ve mevkii tespit edildi. Asdic cihazı ile yeri tespit edilen gemi iki saat süre ile subombası hücumuna uğradı. Yara alan gemi satha çıktı, mürettebatının çoğu kurtarıldı.

Ortaya çıkan torpido arızaları yanı sıra cepheye sevk edilecek denizaltıların hazırlanmasındaki gecikmelerin nedeniyle belirli bölgelere denizaltıların sevkindeki aksama filo komutanını şimdilik uyguladığı bu taktikten vazgeçmesine neden oldu. Amiral Dönitz ekim ayı sonunda denizaltılarını yeniden teker teker Atlantik'e çıkardı.

Ekim 1939 ayında 135.000 ton tutarında 27 gemi batırılmıştı. Kasım ayında bu miktar 52.000 ton tutarında 21 gemiye indi ve Aralık 1939 ayında 81.000 ton tutarında 25 gemiye yükseldi.

Eylül 1939 ayını takip eden devrelerdeki bu azalmanın nedeni basitti. Filo komutanı Dönitz, harekâtın başında da tahmin etmiş olduğu gibi, elindeki denizaltı filosunun ancak üçte birini ayni anda harekât sahalarında bulundurabiliyordu; fakat bu hesap tabiî ilk ay söz konusu olmamış ve bütün denizaltılar harekâta iştirak ettirilebilmişti.

Bu durumda bunların lojistik ihtiyaçlarını karşılamak için üslerine dönmek zaruretiyle karşılaşmaları, hep ayni zamana rastlayacaktı ve yeterli sayıda denizaltının harekât sahalarında kalmasını temin edecek olan normal çarkın işlemeye başlaması için belli bir sürenin geçmesi gerekecekti.



POMONA
ROYAL OAK
Sillage des torpilles
0H 59
1H 27
Kirk Sd
Skerry Sd
Holme Sound
RADE
DE SCAPA FLOW
BURRAY
1 mille marin
SOUTH RONALDSAY

SCAPA-FLOW Baskını (13/14 Ekim 1939) :

Harekâta hazır denizaltıların yeterli sayıda bulunmaması nedeniyle denizaltılarla sürdürülen ticaret harbi ekim ayında yavaşladı ise de buna mukabil İngiliz Anavatan Filosu'na beklenmedik bir darbenin vurulması gerçekleşti.

Scapa-Flow Ana Üssüne bir düşman denizaltısının girdiğini görmek korkusu, Birinci Dünya Savaşında İngiliz Anavatan Filosu Komutanı olan Amiral Jellico'nun büyük bir endişesi idi. Liman girişlerine birçok engellerin tesisini emretmişti.

İkinci Dünya Savaşının başlangıcında da bu engeller tekrar tesis ve takviye edildi. Üs'se girmeye imkân veren yedi geçit bulunuyordu. Yine bu bölgedeki akıntılar da değişik ve şiddetli idi. Coğrafi faktörler, üs savunmasının lehinde bulunuyordu.

Gemilerin kullandığı geçitler ağ manialarl ile kapandı, çok sıkı bir gözetleme altına alındı. Diğer geçitler ise gemilerle bloklandı.

Böyle bir Üs'se bir denizaltının girmesi bütün dünyada çok büyük yankılar yaratabilirdi. Bu hakikaten de çok güç bir harekât idi.

Alman Denizaltı Filo Komutanı Alb. Dönitz; Scapa-Flow'a bir denizaltının girmesini harbin başından beri düşünmüştü. Birinci Dünya Harbinde Yzb. Von Henning ile Ütğm. Emsmannın benzer girişimleririnin başarısızlığını hatırlama ve onların karşılaştığı deniz ve seyir problemleri Alb. Dönitz'i bu harekâttan biraz olsun uzak bulunduruyordu.

Alb. Dönitz'in gözönüne aldığı güçlükler, bilhassa Scapa-Flow bölgesinde mevcut bulunan çok şiddetli akıntılar üzerinde yoğunlaşıyordu. Örneğin; Pentland Firth'de akıntı saatte 10 deniz mili gibi bir rakkama yükseliyordu ki bir denizaltının muayyen bir zaman süresince yapacağı azami sürat 7 deniz mili olabileceğinden buradan bir denizaltının geçmesi güç görünüyordu. Ama bu coğrafi faktörler lehe kullanılabilir ve bir denizaltı dirayetli ve korkusuz bir komutan tarafından bu Üs'se sokulabilirdi. Diğer tarafdan Scapa-Flow'a giriş geçitlerinin ağ, mayın, mania ve blok gemileriyle kapatıldığını ve etkili bir şekilde karakol edildiğini de gözönünde bulundurmak gerekli idi.

İngiliz Deniz Kuvvelteri üs savunması hususunda tecrübeli idi ve Anavatan Filosu komutanının tedbirlerin müesseriyeti ile gemilerinin en emin şekilde Üs'de yatmalarını temin edeceğinden şüphe edilmemeliydi.

Alb. Dönitz, işin başlangıcında karargâhının güvenilir ve olayları son derece dikkatle inceleyen, kararlarında yanılmayan Yzb. Oehrn'e Scapa-Flow baskını hakkında bir ön çalışma yaptırdı. Netice ümit verici idi. Yzb. Oehrn; «Scapa-Flow'a girebilmek için bir imkânın mevcudiyetine inanıyorum.» demişti.

Yerinde kararlarıyle Alb. Dönitz'in şimdiye kadar takdirini kazanmış bu subayın ön çalışmaları neticesi, komutanın Scapa-Flow meselesini esaslı ve kati şekilde ele almasına neden oldu.

Denizaltı Filosu Komutanlığınca, deniz harbi sevk ve idare karargâhından Scapa-Flow için elde mevcut bilgilerin bir değerlendirilmesinin yapılarak gönderilmesi talep edildi. Alınan raporda Scapa-Flow geçitlerinin muhtemelen kapatılmış olduğu belirtiliyordu.

11 Eylül 1939 tarihinde, İkinci Alman Hava Filosu'nun, tamamlayıcı nitelikteki iki hava fotoğrafı Denizaltı Filo Karargâhına ulaştı. Bu resimlerin değerlendirilmesi sonucu; hafif ve ağır suüstü gemilerinin Kuzey Flot'da ve Sund'da, Swetha ve Risa arasında bulundukları belirlendi.

Daha sonra Orkney adalarına karşı bir harekâta iştirak eden U-16 denizaltısı komutanı Yzb. Welner'in; oradaki karakollar, ışıldaklar ve akıntılar hakkındaki raporu yeniden incelendi. Yzb. Welner, raporunun sonunda : «Scapa-Flow'a Hoxa Sund'dan tesadüfen açık bırakılan manialardan girebilmenin imkân dahilinde olabileceğine» işaret ediyordu.

Çalışmalara büyük bir gizlilik ve süratle devam edildi. En son olarak İkinci Alman Hava Filosundan, Scapa-Flow geçitlerinde mevcut manialarin fotoğrafları gelince, denizaltı filosu karargâhı bir neticeye vardı.

Netice olarak;

Hoxa-Sund maniasından içeri giriş pek mümkün görünmüyordu Yine Swetha Sund ile Clesstrom-Sund'lardaki manialar da başarı vaad etmiyordu. Holm-Sund sadece bir, Kirk-Sund da çok muhtemelen iki gemi ile ve kuzeyde de bir gemi ile bloklanmıştı. Aynı sahanın güney kısmında Lamp-Holm'a kadar 17 metre genişliğinde, 7 metre derinlikte bir geçit bulunuyordu.

Yine gemi bloklarının kuzey kısmında da küçük bir geçit mevcuttu. Sahilin her iki tarafı meskun değildi. İşte buradan geceleyin metcezir akıntısının olmadığı bir zamanda suüstünden Scapa-Flow'a girmek mümkün olabilirdi.

Bu harekâtta en büyük güçlük denizaltı gemisinin çok sıhhatli seyir yapabilmesini başarabilmekti.

Bu harekâtın başarı vaad ettiğine inanan Alb. Dönitz Scapa-Flow baskınına karar verdi ve bu görevde gerekli askeri niteliklere ve denizcilik kabiliyetine sahip olduğuna inandığı Yzb. Günther Prien'i seçti. Yzb. Günther Prien U-47 komutanı idi.

Yzb. G. Prien, harekâtı esaslı şekilde gözden geçirirken, Alb. Dönitz bu harekâtı planladığını, Deniz Kuvvetleri Komutanı Büyükamiral Raeder'e şifahen bildirdi. Zira planın başarı ile icra edilebilmesi için gizliliğe son derece önem verilmişti.

Şimdi U-47 komutanı Yzb. G. Prien'i dinliyelim :

«Yemekten sonra denizaltı ana gemisi Hamburg'da arkadaşlarla sohbet ediyorduk. Bir ara kapı açıldı, Alb. Von Friedeburg göründü ve «komutan beyler, beni dinleyin. Bnb. Sobe, Yzb. Wellner ve Yzb. Prien

biraz sonra Filo komutanımız Alb. Dönitz'i göreceklerdir.» dedi. Emri tebellüğ ettiğimizi belirten selamlamayı müteâkip gitti.

Biz denizaltı komutanları birbirimize bakıştık ve hemen filotilla komodorumuz sordu : «Ne o arkadaşlar, son görevinizde yine kötü birşeyler mi yaptınız, yoksa filoda bir anlaşmazlık mı var?»

Komodor önce Wellner'e baktı ve sonra da bana baktı. Yzb. Wellner her ikimiz için cevap verdi : «Hayır, Albayım.»

On dakika kadar sonra Hamburg'un iskele iskelesinde bekleyen motora binerek filo komutanının karargâh gemisi Weichesel'i müteveccihen hareket ettik. Günlerden Pazar'dı ve liman bugüne mahsus sessizliğini korumakta idi. Bizler de motorda hiç konuşmadık. Filo komutanımız Alb. Dönitz'in bizi çağırmasına ne gibi bir neden olabileceğini düşünüyordum. Ama bu nedene bir cevap bulmam olanak dışı idi. Diğer yönden filo komutanımız, denizaltı komutanlarını şimdiye kadar Pazar günleri çağırmamış ve emir bile vermemişti. Diğer arkadaşlarımın da benim gibi düşüncelere dalmış oldukları yüzlerinden okunuyordu.

Komutan karargâh gemisi Weichesel'e vardığımızda, Tırpıtz rıhtımında filo komutanın, cephe görevinden yeni dönmüş bir denizaltı gemisini denetlerken gördük. Subay salonuna alınarak beklemeye başladık. Ancak dakikalar her nedense geçmek bilmiyordu. Nihayet emir eri gelip bizi selamlıyarak filo komutanının, kamarasında sıra ile bizleri beklediğini rapor etti. İlk önce Bnb. Sobe ve birkaç dakika sonra da onu Yzb. Wellner takip etti. Kısa bir süre sonra sıra bana da gelmişti. Şimdi aydınlık bir salonda filo komutanının karşısında idim.

Ortada haritalarla örtülü büyük bir masa ve gerisinde de filotilla komodorumuz ve Yzb. Wellner duruyordu. Kendimi rapor ettikten sonra filo komutanı elimi sıktı ve : «Komutan Wellner, tekrar baştan başlayarak izah ediniz ve bana siz de iyi dinleyiniz.» dedi.

Wellner masaya yaklaşıp haritalara eğilerek; «Karakol ile tesis edilmiş manialaların yerleri ceridede okunacağı şekildedir.» dedi ve harita üzerinde birkaç noktayı gösterdi. Gözlerimle elini takip ediyordum. Haritanın ortasında büyük harflerle Scapa-Flow yazılı idi. O parmağı ile Orkney adalarını işaret etti. Yzb. Wellner açıklamalarına devam etti. Fakat onun söylediklerini biran işitemez olmuştum. Bütün dikkatim Scapa-Flow yazısı üzerinde yoğunlaşmıştı. Bilâhare Filo komutanı Alb. Dönitz söz aldı :

«Birinci Dünya Savaşında liman manialaları buralarda bulunuyordu.» diyerek haritaya eğildi ve pergelin ucu ile birkaç noktayı gösterdi.

«İhtimal şimdi yine aynı mevkilerdedir. Şu mevkide o tarihte Emsmann'ın denizaltısı batırılmıştı.» Pergelin ucunu Hoxa Sund ismi üzerinde tuttu. «Ve burası İngiliz filosunun demir yeri» diyerek muayyen bir sahayı gösterdi. Müteakiben «Scapa-Flow'un yedi adet giriş geçidinin mükemmel kapatılmış olduğu muhakkaktır. Buna rağmen soğukkanlı bir komutanın şuradan içeri girebileceğini tasavvur edebili-

yorum. Tabiatiyle bu giriş basit bir harekât olmayacaktır. Zira adalar arasında kuvvetli akıntılar mevcuttur. Med-Cezir hesaplarını çok iyi yapmak gerekir. Buna rağmen bu baskının başarılı olacağına inanıyorum.» diye ilâve etti.

Filo komutanı haritadan başını kaldırarak, bize çok anlamlı bir şekilde baktı ve : «Bu hususta ne düşünüyorsunuz, Yzb. Prien.» dedi. Haritaya bakıyordum. Cevap vermemi beklemeden filo komutanı sözlerine devam etti. «Şu anda cevap istemiyorum. Sukûnetle düşününüz. Gerekli haritaları ve planları beraberinizde götürerek hesabınızı yapınız. Harekât tarzınızı ortaya koyunuz. Salı günü öğleye kadar kararınızı bekliyorum.» tekrar doğruldu ve bana bakarak : «Ümit ederim ki, Prien beni tamamiyle anlıyorsunuz. Kararınızda tamamen serbestsiniz. Bu baskın planının icrasının imkânsız olduğuna kani olursanız, bana açıkça bildiriniz.» diyerek ses tonunu yükseltti ve «Komutan Prien, o taktirde sizin için hiçbir değişiklik bahse konu olamaz, bizim için siz daima sadık ve çok değerli arkadaşımız olarak kalacaksınız.» diyerek sözlerini bitirdi.

Komutanın elimi sıkmasını müteâkip, mevcut harita ve planları beraberime alarak salondan ayrıldım.

Hamburg denizaltı ana gemisine vardığımda beraberimde getirdiklerimi çelik kasaya kitledim ve eve gittim.

İçimde hüküm süren sonsuz heyecanı anlatamam. Harekâtı zihnimde tasarlamaya başlamıştım bile. Yapmalı ve başarmalı idim. Gönlümle birlikte zihnim de olumlu kararı vermişti.

Evime vardığımda yemek masasını hazır buldum. Karımı ve çocuklarımı öpdükten sonra salonda otururken zihnim hep Scapa-Flow ile meşguldü. Yemekten sonra, eşimin akşam yürüyüşüne yalnız çıkmasını rica ederek, biraz çalışmam gerektiğini söyledim. Eşimi uğurladıktan sonra, derhal denizaltı ana gemisine gittim. Çelik kasadan harita ve planları alarak tekrar eve döndüm. Sanki bir matematik meselesi halleder gibi, en küçük detaylarına kadar ve herşeyi de dikkat nazarına alarak durum muhakememi yapıp buna istinaden de harekât planımı hazırladım.

Pazartesi sabahı Alb. Von Friedeburg'a durumu rapor ettim. Öncelikle «Nasıl Prien kararınızı verdiniz mi?» diye sordu. «Ne zaman filo komutanımı görebilirim albayım.» şeklindeki cevabımı, olumlu olarak kabul etti.

Ağır ağır koltuğuna oturdu. Bir taraftan telefon numarasını çevirirken bana : «Bu işi ben gönüllü olarak kabul etmek isterdim ama evlendikten sonra insan bir parça korkak oluyor.» diye ilâve etti. Alb. telefonla konuştuktan sonra : «Bugün saat 14.00'de filo komutanı sizi kabul edecek» dedi.

Tam saat 14.00'de filo komutanının çalışma salonunda idim. İçeri girdiğimde komutan masada oturuyordu. Kendimi rapor ettim. Teşekkür etmedi ve bir müddet yüzüme manalı manalı bakdıktan sonra : «Evet mi? hayır mı?» diye sordu. Cevabım «Evet.» idi. Güler bir yüz

takınır gibi oldu ama ciddiyeti değişmedi ve tekrar : «Tam olarak düşündünüz mü? Emsmann ve Henning'in akibetlerini de dikkat nazarına aldınız mı?» sorusuna «Evet, Efendim.» cevabını verince, filo komutanı «O halde geminizi harekâta hazırlayınız, harekât tarihi ve saati ayrıca bildirilecektir.» diye sözlerini bitirdi. Ayağa kalktım, komutan Dönitz yanıma geldi ve elimi sıktı. Hiç konuşmadı, ama elimi sıkışında derin bir anlam vardı.

8 Ekim günü saat 10.00'da harekât emri geldi. Yine sonbaharın güzel ve güneşli bir Pazar günü idi. Gemim harekete hazırdı. Komodorun emir subayı ile Alb. Von Friedeburg rıhtımda hazırdılar. Alb. Von Friedeburg «Haydi, Prien, eminim ki bu defa da binlerce ton tutarında gemi batırıp bize müjdeleyeceksin. Yolun açık olsun. Başarılar.» dedikten sonra selamlaştık ve rıhtımdan gemime geçtim.

Gemim hareket etti. Sahildeki şekiller tedricen gözden kayboldu. Nihayet gökyüzü ile sonbaharın soğuk yeşil denizi arasındaydık. Yorgun bir güneş bizi aydınlatıyordu.

Rotayı haritaya bakmadan verdim. Gemide benden başka kimse hedefimizi bilmiyordu. Rotam üzerinde bir balıkçı gemisi görünce hemen daldım. Daha ilerde ufuk çizgisi üzerinde bazı gemileri görmeme rağmen hiçbir taarruzi harekâtta bulunmadım. Gemi personelim bu davranışımı pek anlamamıştı, soru soran nazarları üzerimden hiç ayrılmıyordu ama ben susmak zorunda idim.

İlk gün güzel ve güneşli olan hava gittikçe kötüleşti. Kinnaird burnu açıklarında hava oldukça kötü bir hal aldı. Duncans Head yakınlarında barometre 978'i gösteriyordu. Rüzgâr şiddetini artırmış sekiz kuvvetine varmıştı ve dalgalar gittikçe irileşiyordu. Bu karanlık gecede yoluma devam ettim.

İskele başomuzlukta dalgaların üstünde bir karartıyı görmekten ziyade hissettik. Bu Orkney adaları idi. İkinci komutan Endrass kulağıma eğilerek : «Yüzbaşım niyetiniz Orkney adalarını ziyaret mi?» deyince artık konuşmanın zamanı olduğunu sandım. «Rotayı muhafaza ediniz. Scapa-Flow'a girmek kararındayım.» dedim. Yüzünü görmemiştim. Rüzgârın ve dalgaların hasıl ettiği gürültü çok fazlaydı. Bu sırada sakin sesini tekrar duydum : «Tamam yüzbaşım, mesele anlaşıldı.»

Artık dalış zamanı gelmişti. «Şimdi sahile yakın seyrediyoruz. Bilâhare dalıp botu dibe oturtacağım. Müteakiben de personeli baş tarafa toplayınız.» dedim. Yarım saat sonra dalışa geçtim. Rüzgârın sesi kesildi, deniz yeniden sakinleşti. Derinliğe sessizce iniyorduk. Birkaç dümen ve makine komutasından sonra 13 Ekim 1939 günü sabaha karşı saat 04.00'de dibe oturdum.

Aşağı inerek baş tarafa gittim. Personel toplanmış, çıplak ampullerin neşrettiği ışık, yüzlerini solgun, bembeyaz gösteriyordu. Bir başlangıç yapmaya gerek görmeden : «Yarın Scapa-Flow'a gireceğiz. İlkönce nöbetçiler hariç herkes istirahat yerlerine gidecek ve uyuyacak. Nöbetçiler ahçıyı saat 14.00'de uyandıracak. Saat 16.00'da öğle yemeği

yenecek. Harekâtın devamınca sıcak yemek yenmeyecek. Sadece ahçı tarafından bölümlere yağlı ekmek tevzi edilecek, cep erzakı olarak da herkese birer paket çikolata dağıtılacak. Lüzumsuz ışıklar söndürülecek. Elektrik tasarrufuna riayet edilecek, hiçkimse gereksiz yere hareket etmeyecek. Akşama kadar dipte kalacağımızdan havadan da tasarruf sağlanacak. Harekâtın devamınca mutlak sukûnet isterim. Hiçbir komuta ikinci defa tekrarlanmayacak.» şeklinde konuşmamı tamamlayıp, personeli istirahat yerlerine sevk ettim.

Kıç tarafa kamarama yatmaya gittim. Çok istememe rağmen uyuyamadım. İstirahate gönderdiğim personelimi düşünüyordum. Hepsiyle uzun zamandan beri beraberdim. Yarınki harekâtın ne anlam taşıdığını bilecek derecede eski ve tecrübeliydiler. Uyumak için her gözlerimi kapayışımda önüme Scapa-Flow haritası seriliyor ve Üs'se girilen yedi geçit geliyordu. Hep, bu geçitlerin birinden muhakkak limana girmem icabettiğini düşünüyordum. Kamaramda daha fazla duramadım. Ayaklarımın ucuna basarak dışarı çıktım. Karanlık, gemiye sanki huzursuzluk getirmiş gibi idi. Subay salonunda uzun zamandır beraber vazife yaptığım seyir subayım Spahr'a rastladım. Haritaya eğilmiş tetkik ediyordu. Beni görünce özür diledi. «Komutanım hakikaten içeri girebileceğimize inanıyor musunuz?» diye sordu.

«Evet Spahr, şayet ağ ve manialarn durumları düşündüğümden başka şekilde ise, o taktirde talihimize küseceğiz.» diye cevapladım. Bu arada salona ikinci komutanım Endrass girdi. Onu da uyku tutmuyordu. Onu zorla kamarasına gönderdikten sonra geldiğim gibi sessizce tekrar kamarama döndüm. Bu defa uyumaya muvaffak olmuştum.

Saat 14.00'de ahçının uyandırıldığını işittim. Nöbetçi ayakkabılarını gürültü yapmaması için, paçavralarla sardığı halde, kamaramın önünden geçişini farketmiştim. Evet, paçavralarla ayakkabıları sarılı idi. Düşmanı dinleme cihazlarının çok hassas olması bizi bu tedbiri almaya zorlamıştı.

Saat 16.00'da herkes uyandırıldı. Yemek zamanı idi. Masada Wessels, Endrass ve Von Varendorf ile birlikte oturduk. Yemekten sonra Von Varendorf bize neşeli hikâyeler anlattı. Yemekten sonra üç asker geminin muhtelif yerlerine tahrip kalıplarını yerleştirdiler. Şayet düşmanın eline düşme tehlikesiyle karşılaşırsak, botu kendi elimizle batıracaktık. Gemiyi baştan kıça kadar dolaşarak son talimatları verdim.

«Harekâtın devamınca sigara içilmeyecek, lüzumsuz tek kelime sarf edilmeyecek. Herkes can yeleğini kontrol etsin.»

Derin su kurtarıcısı kontrol edildi. Vardiya subayı son hazırlıkları tamamladı. Kule nöbetçileri su geçirmez lastik elbiselerini giydiler.

Saat 19.00'da bot deniz dibinden kurtuldu ve yavaş yavaş periskop umkuna gelmeye başladı. Kuleye çıkıp periskopla ufku taradım ve gece karanlığını görerek derin bir nefes aldım. Daha sonra da suüstüne çıktım.

Şüpheli nazarlarla karanlığı araştırdım. Görünürlerde hiçbir şey yoktu. Rüzgâr dinmiş, sadece ölü deniz gemiyi sallamaktaydı. Neta ve müteâkiben her iki dizelin hazır olduğu raporları üzerine ağır yolla seyre geçtim.

Gecede tuhaf bir aydınlık vardı. Bambaşka bir aydınlıktı bu. Işık menbaı fark edilemiyordu. Birdenbire aklıma fecri şimali geldi. Bunu hiç düşünmemiştim. Kuzey rüzgârları bulutları güneye sürükleyeceğinden, bu aydınlığın daha da artacağını düşündüm. Acaba tekrar dipte kalıp, yarınımı beklese idim. Fakat bu enlemlerde üst üste iki gece fecri şimaliye de rastlanır. Bu arada baş tarafta çok uzakta su üstünde bir karartı peydah oldu. Dürbünle ancak fark edilmişti, belki bir balıkçı teknesi veya bir ticaret gemisi de olabilirdi.

Görünmemiz tehlikeli olacağından alarm dalışına geçtim ve arzu edilen umka gelindiğinde bot yeni rotasını almıştı.

Bir müddet sonra yeniden satha çıktım. Holme geçidine rota verdim. Saat 23.31'de Holme geçidine girmiştim. Önümde geçilmesi gerekli Kirk geçidi vardı. Son derece hassas bir suüstü seyri ile Kirk geçidini dibe sürtünerek geçtim ve saat 00.27'de Scapa-Flow'a artık girmiş bulunuyordum.

Büyükçe bir koy, yüksek dağlar. İlerliyorum. Bir müddet sonra tam sahile yakın bir muharebe gemisinin sulueti keskin ve bariz bir şekilde belirdi. Yaklaşmaya devam ettim. Daha çok yaklaşınca taretleri ve namluları iyice fark edildi. Gemi karartılmıştı. Bu gemi HMS Royal Oak idi. Daha da yakınına geldiğimiz zaman, arkasında aniden ikinci bir muharebe gemisi siluetini farkettim. Az sonra onun da köprüüstünü ve ön taretlerini seçebildim. Bu da HMS Repulse idi.

İlk önce tam önümde bulunan HMS Royal Ooak'a hücuma karar verdimse de bulunduğum mevki HMS Repulsa'a tam hücum fırsatını veriyordu.

00.59'da 5 metre umka ayarlanmış torpidolarla uzak mesafeden HMS Repuls'a ilk torpidoları ateşledim. Yirmi saniye sonra HMS Repulse'ın baş tarafında bir su sütünu yükseldi ve müteâkiben kuvvetli bir infilak sesi duyuldu. Bu ses sanki dağlarda infilak ettirilen bir bombanın sesini andırıyordu.

Beklemeye vaktim yoktu. Diğer kovanların ateşe hazır olmasını emrederek derhal HMS Royal Oak üzerine döndüm. Süratli bir manevra ile botu torpido atış mevkiine aldım. Ateş etmenin tam zamanı idi. Saat 01.16'da HMS Royal Oak'un hesabına düşen torpidolar kovanları terketmişti.

Birdenbire müthiş bir infilak ile birilikte HMS Royal Oak, Mavi - Kırmızı alevlerle kaplandı. İnfilaklar birbirlerini takip ediyordu. Zannederim cephaneliğinden isabet almıştı. Görev yapılmıştı. Ama limanın içinde ani bir değişiklik olmuş üzerimize doğru gelen seyir fenerleri belirmişti. Bizi arıyorlardı. HMS Royal Oak'a son bir defa baktıktan sonra : «İskele alabanda, her iki makine son yol ileri.» komutlarını

verdim. Bu cehennem diyarından sağ salim dışarı çıkmakdan başka bir şey düşünemez olmuştum. Gemiyi ve personeli salimen evlerine götürmek, yegane emelimdi.

Akıntı botu fena halde sürüklüyor, üzerimize doğru gelmekte olan geminin silyon fenerleri de yaklaşıyordu. «Makineler mevcut son yol ileri.» komutasını verdim. Bu arada bizi kurtaracak bir mucize vukuu bulabilirdi ve oldu da. Peşimize takılan geminin iskeleye dönüş yaparak uzaklaştığını gördüm. Kısa bir müddet sonra da bizden uzakta subombalarının infilakları işitildi.

Bot son yolla Skerry geçidini yardı ve rotayı hemen Kirk geçidine aldım. Su bombalarının infilakları devam ediyordu. Yine aynı dikkat ve titizlikle Kirk geçidini geçip, saat 02.15'de Holme geçidine ulaştım. Önümüzde tekrar deniz açıldı. Büyük engin deniz ve sonsuz gökyüzü. Derin bir nefes aldıktan sonra bu baskın harekâtının son komutasını verdim :

«Bütün bölümler dikkat. Scapa-Flow'da bir muharebe gemisi batırıldı. Bir muharebe gemisine torpido isabeti temin edildi. Şimdi açık denize çıkmış bulunuyoruz. Gemimize verilen görev başarılmıştır.»

Vatana dönüş seyri başladı. Gemi normal yaşamına kavuştu. Sadece sinirler elan gergindi. Ertesi gün Kuzey Denizinde Alman radyosundan öğle haberlerini dinledik. «Scapa-Flow üssünde HMS Royal Oak bir Alman denizaltısı tarafından batırıldı. İngiliz kaynaklarına göre Alman denizaltısı da batırılmıştır.»

17 Ekim günü sabahı Wilhelmhaven üssü ağzına vardım. Sahil istasyonu rıhtımda Büyükamiralin beklediğini bildirdi. Personeli işbaşı elbiseleriyle çımarıva yerlerine aldırttım.

İskeleye yanaştığım zaman Alman Millî Marşı herkesin iştiraki ile bando eşliğinde söyleniyordu. Eller sallanıyor ve bekleyenler bizi selamlıyorlardı.

Gemiden çıkıp Büyükamirale rapor ettim : «Gemim ve personelim cephe görevinden salimen döndü. Bir düşman muharebe gemisi batırıldı, diğeri de torpido isabeti aldı.»

Büyükamiral Alman bahriyesi adına teşekkür etti. Bilâhare Denizaltı Filosu Komutanı Alb. Dönitz, önüne gelerek uzun müddet elimi sıktı ve teşekkür etti. Fakat kendisine : «Siz beğendiğiniz, düşündünüz. Ben emrinizi aldım ve yaptım. Teşekküre ne gerek var.» diyemedim.»

Yzb. G. Prien ve personeli Berlin'de Hitler tarafından kabul edildi ve taltif olundular.

Yzb. G. Prien'e bu harekât ile ilgili bir kitap yazdırıldı. Eserin hiçbir teknik yönü olmamakla beraber, komutanın ve bütün personelin hissiyatına tercüman oldu. Eser, Almanya'da beklenmedik şekilde tutundu ve şöhret kazandı.

1933 yılında yeniden tadil edilmiş olan 27.000 tonluk muharebe gemisi HMS Royal Oak, 800 kişilik personeli ile birlikte kaybedilmişti. İlk infilakta hiçkimse bunun bir torpido isabeti olduğunun farkına varamamış ve bir kaza olduğunu zannetmişlerdi.

İki gün sonra uzun zamandanberi Holme geçidini takviye etmek maksadiyle kullanılması tasarlanan yeni blok gemiler Scapa-Flow'a gitmekteydiler. Zira Admiralti, bu harekâttan evvel, geçitteki mania gemilerini yetersiz bularak Londra'da yatmakta olan eski gemileri satın almak cihetine gitmiş, fakat Maliye Bakanlığı batırılacak gemiler için istenen parayı vermeyi başlangıçta uygun görmemişti. Sonradan karar alındığında bu defa geminin bedeli yükselmişti. İlâveten istenen para red edildiyse de Admiralti'nin ısrarı karşısında müzakereler nihayet; İngiliz Anavatan Filosunun körfezi terk ettiği ve U-47'nin buraya girmeyi başardığı 13 Ekim'de sona erdi ve gemiler yedekte Scapa-Flow'a doğru yola çıkarıldı. Fakat bu zaman zarfında da olan olmuş ve Yzb. G. Prien bu hareketiyle düşmanın dahi takdirini kazanmıştı.

Bu harekâtın başarısı, Hitler'in Alman Deniz Kuvvetleri hakkındaki fikrini fazlasiyle değiştirdi ve bu kuvvete olan inancını artırdı. Büyükamiral Raeder, 16 Ekim 1939 günü, bu harekâta ilişkin raporunu Hitler'e sundu ve aynı zamanda, İngiliz ve Fransız deniz ticaretine karşı fiili olarak kayıtsız şartsız denizaltı harbi yapılması hakkındaki emri de Hitler'den alabildi.

Neticede: Denizaltı filosu komutanı yerinde bırakılarak Amiralliğe terfi ettirildi. Rapor vermek ve Şövalye salip nişanını almak için Berlin'e çağrıldı. İngiliz ve Fransız oldukları kesin olarak teşhis edilen bütün ticaret gemilerine, ihtarsız torpido atılmasına izin verildi. Konvoyda bulunan yolcu gemilerine, batırılacaklarının ihtar edilip, biraz sonra torpido atılması uygun görüldü.

İtalya, Rusya, İspanya ve Japon hükümetlerinden, kontrobant eşya taşıyacaklarını ilan etmeleri, aksi taktirde de diğer tarafsızlar gibi muamele görecekleri bildirildi.

U-47 denizaltısı tarafından sağlanan başarının moral bakımından önemi hakikaten son derece önemli idi. En başta Alman denizaltı personelinin kendi silahlarına güveni arttı. Alman Deniz Kuvvetleri Komutanı Hitler nezdinde prestij kazandı ve gemi inşa planını gerçekleştirebilmek için Hitler'in desteğine mazhar oldu. Çok iyi savunulan bir ana Üs'se bile; morali yerinde, eğitim standardı çok yüksek, tamamiyle insiyatife sahip bir ünit tarafından baskın tertiplenmesinin mümkün olduğu bütün dünya kamuoyunca kabul edildi.

MÜTTEFİKLERİN HAREKÂTI:

Harp başladıktan kısa bir müddet sonra İngilizler, Alman deniz stratejisinin, Birinci Dünya Harbindekinin aynı olduğunu ve İngiliz deniz ulaştırmasını kesmeye yönelik bulunduğunu gördüler. Almanya denizaltı ve suüstü kuvvetleriyle ticaret harbine başlamıştı. Bu neden-

le; Alman Deniz Kuvveti unsurlarının her bulunabildiği yerde imhası, İngiliz, müttefik ve tarafsız deniz ulaştırmasının korunması ve Almanya'nın ablukası esas alınmalıydı.

Alman Deniz Kuvveti unsurlarının imhası için ilk harekât İngiliz Hava Kuvvetlerince gerçekleştirildi. Ancak bu harekât başarılı olamadı. Alman donanmasının esas unsurları, İngiliz ağır bombardıman uçaklarının yetişemeyeceği Baltık denizine çekilmişti. İngiliz Hava Kuvvetleri, sivil can ve mal kaybına neden olmamak için ve bazı politik görüşlere de uyarak Alman üslerine gece taarruzları tertiplemediler. Gündüz süresince yapılan taarruzlarda Alman avcı uçaklarının müdahalesi ile karşılaştıklarından oldukça pahalıya mal oldu.

Diğer bir hareket tarzı olarak; Alman Deniz Kuvvetlerinin Kuzey denizine doğru yapacakları herhangi bir çıkış harekâtından zamanında haberdar olmak ve denizde yakalayıp taarruzlar tertiplemek öngörülmüştü.

Bu maksatla denizaltı gemileri ile Skagerrak ve Heligoland körfezi civarında devamlı karakollar tesis edildi. Orkney adaları ile Norveç arasındaki geniş deniz sahası hava keşifleri ile kontrol altına alındı. Kuzey Batı'da kruvazörler, yardımcı kruvazörlerle takviye edilerek suüstü karakol görevi ile Faroes adaları ile İzlanda ve ayrıca Danimarka Boğazına konuşlandırıldılar. Scapa-Flow'da konuşlandırılmış olan Anavatan filosu bütün bu karakollara uzak destek sağladığından herhangi bir düşman gemisinin yolunu kesmek üzere harekâta hazır bekletildi.

İngiliz, müttefik ve tarafsız deniz ulaştırmasının korunması konusunda başlangıçta İngiliz limanları civarına bir miktar Avcıbotları filotillaları tevcih edildi. Asdic'lerle teçhiz edilmiş bu birlikler büyük başarı elde ettiler. Bu başarı Alman denizaltı gemilerini daha uzaklara sürmeye mecbur ettiğinden bu defa bunları açık denizlerde arayıp bulmak güçleşti.

Harbin başında konvoy sistemine geçiş çalışmaları sıralarında; Avcı botu karakolları dışında muhripler refaketinde üç uçak gemisi denizaltıları arayıp, bulup imha etmek maksadiyle İngiltere adaları etrafına tevcih edildi. Bu hassas gemilerin denizaltı savunma harekâtında kullanılmaları İngiltere'ye pahalıya mal olduğundan uçak gemileri kısa bir süre sonra geriye alındı.

Deniz ulaştırmasını korumak maksadiyle başlangıçta trafiğin en yoğun olduğu ve tehlikeli yollarda konvoy sistemi ihdas edildi ve bu sistem yavaş yavaş Atlantik deniz ulaştırma yolları üzerinde yaygınlaştırıldı.

Deniz ulaştırmasının kontrol ve korunması çok geniş kapsamlı bir mesele idi. Zaman, gayret ve sabır istiyordu.

Harp halinde bir ticaret gemisinin limanı terk edişinden varacağı limana kadar emniyetle seyrinden İngiliz Amirallik Dairesi sorumlu bulunuyordu. Bu husus için süratle alınması gerekli bir sürü tedbir ve halledilmesi gerekli de birçok problem vardı.

Ticaret gemileri silahlandırılacaktı. Bunun için de daha önce planlanıp, programlanmış tersane ve atölyelere sevkleri gerekli olduğu gibi monte edilecek silahların ve bu silahların cephanelerinin de buralara acilen getirilmesi gerekli idi.

Dağınık gemileri bir yerde topladıktan sonra muhtelif limanlara konvoyları düzenlemek, refakat kuvvetlerini tahsis etmek ve yola çıkarmak en başta gelen görevdi. Yine bu hizmet ve görevlerin yanı sıra tali limanlar bulunacak, Birinci Dünya Harbinden kalma bazı silahlar elden geçirilecek, paravanlar, gaz maskeleri, bombalar, fünyeler v.s. son kontrolden geçirildikten sonra dağıtılacaktı. Yine bu arada tahsislerde ve teçhizde görülecek aksaklıklar kısa sürede ortadan kaldırılacağı gibi personel ve bilhassa yedek personel eğitimi de yaptırılacaktı. İşte bu nedenlerle Admiralti'e bağlı Ticaret Gemilerinin Harbe Hazırlanması Başkanlığı'nın görevi çok ağır olduğu kadar da çalışmaları çok çeşitli engellerle dolu idi.

Admiralti, Birinci Dünya Harbinden sonra denizaltı taarruzlarına karşı en etkin çare olarak kabul ettiği konvoy sistemine süratle geçebildi. 6 Eylül 1939 gününden itibaren Kuzey Denizi doğu kıyılarında konvoy sistemine geçildi. 7 Eylül günü de ilk Atlantik konvoyları Londra ve Liverpool'dan denize açıldılar.

İngiltere'ye müteveccih ilk konvoyları 14 Eylül'de Freetown, Halifax ve Nouvelle-Ecosse limanlarından yola çıktı.

Mevcut bütün imkânlar ve vasıtalar bu konvoyların seyirleri devamınca devamlı himaye altında bulundurulmalarına olanak vermiyordu. Refakat gemileri konvoylara, hareketlerinden itibaren 200 mil açığa kadar refakat ediyorlar, bu noktadan itibaren İngiltere'ye müteveccih bir konvoyu himayeye alıyorlardı.

Eylül 1939 ayından itibaren; Gibralta-Büyük Britanya (HG konvoyları), Büyük Britanya-Gibralta (OG konvoyları), Halifax-Büyük Britanya (HX konvoyları), Sidney «Nouvelle-Ecosse» - Büyük Britanya (SC konvoyları), Büyük Britanya-Halifax (ONS ve OB konvoyları), Kingston «Jamaika» - Büyük Britanya (KJ konvoyları), Büyük Britanya-Freetown «Sierra Leone» (OS konvoyları), Freetown-Büyük Britanya (SL konvoyları) yolları üzerinde konvoy sistemi uygulamaya konuldu.

Konvoy sisteminin uygulanması gemi zayiatının derhal azalmasını temin etti. İngiltere adaları doğu sahili deniz ulaştırması yolunu kullanan yoğun ulaştırmayı savunma maksadıyla Orkney Adalarından Manş Kanalına kadar uzanan bir mayın maniası tesis edildi.

İngilizlerin Alman Körfezine uyguladıkları uzak abluka pek etkili olamadı. Kuzey - Batı karakolları, Alman deniz ticaretine engel olabilmişse de tarafsız deniz ulaştırmasının Almanya'ya girmesine engel olamıyordu. Bütün tarafsız gemileri denizde aramak ve muayeneye tabi tutarak bir kontrolün tesisi imkânsızdı. Muayenenin uygun bir şekilde icrası; tarafsız gemilerin bir İngiliz limanına kontrobant için gelmelerini temin etmekle mümkün olabilirdi. Çeşitli riskleri göze

alan İngiliz Hükümeti tarafsız ülkelerin armatörlerine baskı yaparak bu problemi kısmen de olsun çözebildi.

Alman denizaltı gemilerinin tarafsız gemileri de batırmaya başlamaları bu hususta İngiltere'ye büyük bir yardım sağladı. Zira bu nedenlerle tarafsız gemiler kendi arzularıyla İngiliz konvoy sistemine girince gemilerin kontrolünde bir azalma ve kolaylık oldu.

GRAF SPEE VE DEUTSCHLAND'IN HAREKÂTI İLE GRAF SPEE'NİN SONU :

Hitler'in açıkladığı, 7 Eylül 1939'dan itibaren bir haftalık sabır devresi çoktan bitmiş, Alman deniz harekâtının sevk ve idaresi ile ilgili hiçbir yeni direktif verilmemişti. Büyükamiral Raeder hakikatte zamanın kaybedilmekte olduğunu, mevcut kısıtlamaların kendi harekât serbestisini yok edeceğini ve müteakip harekâtın zorlaşacağına inanmakta ayrıca bu bekleme sürecinde İngiltere'nin deniz ulaştırmasının emniyetini sağlayacağını, netice olarak Almanya'yı tam ablukaya alacağını kabul etmekte idi.

Büyükamiral bu düşüncelerinde oldukça haklı idi. Zira bu safhada İngilizler bir yandan Atlantik konvoy sistemini oluştururken, bir yandan da Almanya'nın ablukası hazırlıklarını artırıyordu. Kuzey Denizinin kuzey kanalında karakol tesis edilmesi yanı sıra mayın manialarının kısa sürede tesisi Almanya'nın güçlüklerini birden bire artırıverdi.

23 Eylül 1939 günü Büyükamiral Raeder, Hitler'e müracaat ederek deniz harbine ilişkin kararlarında bazı değişiklikler yapmasını önerdi. Yaptığı bu görüşmede General Keitel de hazır bulunuyordu.

Deniz Kuvvetleri Başkomutanı, Baltık, Kuzey Denizi ve Atlantik harekâtını bütün detayları ile arzettikden sonra aşağıdaki hususları ilâve etti :

«Atlantik ve Kanal'daki denizaltı harbinin birinci safhası başarı ile bitmiştir. Harp başladığı zaman denizde pek az denizaltı gemisi bulunuyordu. Ancak birçok gemilerin İngiltere ve Fransa'ya dönmekte olması, bu ticaret gemilerinin silahlandırılmamış bulunması ile tam anlamı ile savunma tedbirlerinin alınmamış olması nedeniyle şimdiye kadar denizaltılarımız 232.000 ton tutarında gemi batırmışlardır. Bu süre içinde denizaltılarımız, yolcu gemilerine taarruz etmemek, Fransız harp ve yardımcı gemilerine dokunmamak suretiyle baskı altında bulunmuştur. Diğer yönden denizaltılarımız ile Atlantik'teki muharebe gemilerimiz ileride düşman olması muhtemel Fransız harp gemilerinden Dunkerque ve Strasbourg muharebe gemilerine hücum fırsatları yakalamışlarsa da serbest bırakılmışlardır.

Kuzey Afrika'dan Fransa'ya ve İngiltere'den Fransa'ya yapılan askeri nakliyata müsaade edilmiş ve dokunulmamıştır.

Deniz Kuvvetleri bilhassa İngiltere kıt'a nakliyatının durdurulmasını özel bir görev saymaktadır. Birçok İngiliz limanları önüne mayın dökülmüşse de faydalanılan ve kullanılan yalnız bunlar değildir. Fran-

sa limanlarının önlerinin de mayınlanması gereklidir. Halen ikisi doğudan biri batıdan olmak üzere İngiliz kıt'a nakliyatına karşı üç denizaltı gemisi taarruza hazır beklemekte ise de Fransız gemilerine taarruz etmeme kararı taarruz ediniz emrini vermemi engellemektedir»

General Keitel'in de Büyükamiralin düşüncelerini desteklemesi üzerine Hitler, daha önce konmuş olan kısıtlamalardan; Fransız muharebe gemileri ve harekâtta bulunan uçak gemilerine, konvoy refakat görevindeki Fransız harp gemilerine, kıt'a nakleden, konvoy içinde seyreden Fransız ticaret gemilerine, müstakil seyreden Fransız ticaret gemilerine ait olanların kaldırılmasına ve Fransız limanları önüne mayın dökülmesine ve kanal ile civarında, İngiltere ve Fransa kıyıları boyunca fenersiz/karartılmış seyreden gemilere taarruz edilmesine müsaade etti.

Artan denizaltı savunma tedbirleri ve silahlı ticaret gemilerinin mevcudiyeti karşısında, istikbalde İngiliz ticaret gemilerini arama olanaklarının kısıtlanması beklenmeli idi. Bu nedenle Hitler, kesin olarak düşman ticaret gemisi olduğu tespit edilen gemilere karşı «Apaçık şekilde yolcu gemisi olduğu anlaşılan ve silahlandırılmamış bulunanlar hariç» ihtarsız olarak taarruz edilmesi önerisini de uygun buldu. Sistemin esas itibariyle değişmemiş olduğunu göstermek için, tarafsız gemilere karşı arasıra iyi muamele yapılacaktı. Bundan sonra «Denizaltı Harbi» yerine «Deniz Ticaretine Karşı Harp» deyimi kullanılacak, «Kayıtsız-Şartsız Denizaltı Harbi» deyimi de kati surette kullanılmayacaktı. Diğer yönden askeri bir sistemle, devletler hukuku yönünden karşılaşılacak itirazları karşılama bakımından «İngiltere'nin Muhasarası» deyiminin kullanılmasına önem verilecekti.

Hitler, İngiltere'nin muhasarasının etkili hale getirilmesinde hava kuvvetlerinin rolünün büyük olduğuna inandığını fakat Deniz ve Hava kuvvetlerinin işbirliği yapmasının daha iyi olacağını da belirtti.

Deniz Kuvvetleri Komutanı bundan sonra İngiltere ve Fransa'ya karşı sonuna kadar harp etmek zorunluluğu olduğu takdirde alınacak harp önlemleri meselesini açtı. Hitler, hâlâ Fransa ile İngiltere arasına bir siğil sokabileceği ümidinde idi. Hitler nihai kararını ve politik durum değerlendirmesini iki hafta zarfında vermek niyetinde bulunduğundan şimdilik kesin karara gitmek istemiyordu.

Büyükamiralin ileriye dönük düşünceleri şöyleydi :

Moral bozulmadan ve ikmal maddeleri kiritik seviyeye düşmeden ekim ayı başında Atlantik'deki cep zırhlıları harekâta başlamalıydı. Ekim ayı başlarında, Akdeniz'den ve Güney Afrika'yı dolaşarak gelen konvoylara karşı, muhtemelen İspanya batısı açıklarında ikinci büyük denizaltı grubu sevkedilecekti. Böylelikle düşman için en önemli husus, deniz ulaştırmasını konvoylar şeklinde himaye etmek olacaktı. Bu önerisi Hitler tarafından kabul edildi.

Büyükamiral Raeder, anavatan sularında bulunan Scharnhorst ve Gneisenau gemilerini Kuzey Denizinde Shetland Adaları ile Norveç

arasında İngiliz karakol kuvvetlerine karşı şimdilik kullanmayı düşünmediğini zira, Belt'lerden ve Alman Körfezinden çıkış ve girişlerinde gereksiz yere bu gemilerin denizaltı tehlikesine maruz kalabileceklerini göz önünde bulundurduğunu, bu gemileri, İngiltere-İskandinavya arasında seyreden düşman ticaret gemilerine karşı Atlantik'deki cep zırhlılarının harekâta başlamasını müteakip kullanmayı planladığını, böylece düşmanın dikkatini cep zırhlılarının harekâtından kendi üzerlerine çekeceklerini açıkladı.

Bu görüşmede Büyükamiral Raeder; denizaltı inşaat programının istenen şekilde yürütülemediğini, yeni tedbirler alınmadığı takdirde denizaltı gemi inşaatının verilen zayiatı bile karşılayamaz duruma düşeceğini işaret etti. En geç iki hafta içinde denizaltı inşaatının en az yirmiden otuza çıkarılmasına karar verilmesini talep etti. Bu talebi de uygun karşılayan Hitler, JU-88 uçak programının aleyhine de olsa, her çareye baş vurularak denizaltı inşaatının hızlandırılmasına taraftar olduğunu ve bu arada deniz kuvvetlerinin hangi projeleri geri bırakarak denizaltı inşaatına hız vermede katkıda bulunabileceğini, denizaltı inşaatındaki artışı yirmiden otuza çıkarmak için deniz kuvvetlerinin işçi ve materyal ihtiyacının ne olduğunu bildirmesini emretti.

Alman Silahlı Kuvvetler Yüksek Komutanlığının 23 Eylül 1939 tarihli Hitler imzası ile yayınlanan 4 numaralı direktifi Alman Deniz Kuvvetlerine derin ve rahat bir nefes aldırdı.

HARP KUVVETLERİ YÜKSEK KOMUTANLIĞI

Berlin, 23 Eylül 1939

HARBİN SEVK VE İDARESİ HAKKINDA TALİMAT NO: 4

5. a. **Kara Harekâtı :** Bu hususta daha önce verilmiş olan emirlerde bir değişiklik yoktur.

b. **Deniz Harekâtı :** İngiltere'ye karşı uygulanan harekât tarzları Fransa'ya karşı da uygulanacaktır.

Fransız harp gemileri ile uçaklarına, konvoyda bulunan Fransız ticaret gemilerine, Kıt'a nakleden veya konvoy içinde seyreden Fransız yardımcı gemileri ve ticaret gemileri ile müstakil seyreden Fransız ticaret gemilerine taarruz serbesttir.

Fransa kıyılarının (Kuzey Afrika dahil) mayınlanmasına müsaade edilmiştir.

Denizaltı harekâtında bundan böyle aşağıdaki terimlerin kullanılmamasına dikkat edilecektir. «Denizaltı Harbi» ve «Kayıtsız Şartsız Denizaltı Harbi» deyimleri yasaklanmıştır.

Bunların yerine «Deniz Ticaretine Karşı Harp» ve «İngiltere-nin Muhasarası» deyimleri kullanılacaktır.»

Adolf HİTLER

Graf Spee ve Deutschland cep zırhlılarına harekât serbestisi verilmesi ve denizaltı harbinin şiddetlendirilmesi müsaadesi Alman Deniz Sevk ve İdare Makamınca çok iyi karşılandı.

Her iki gemiye 26 Eylül 1939 günü bekleme mevkilerinden ayrılarak, İngiliz deniz ulaştırmasına karşı harekâta başlamaları emredildi.

Azor adaları ile Kuzey Amerika kıyıları arasında harekâta tevcih edilen Deutschland, 5 Ekim 1939 günü Amerika'nın ilan etmiş olduğu yasak bölge sınırında İngiliz bandıralı Stongate gemisini yakalayarak batırdı. Terre-Neuve'e kadar yükselen Deutschland, 14 Ekim'de bu Adanın dörtyüz mil kadar açığında Norveç bandıralı Lorentz W Hansen gemisini de batırdıktan sonra genel batı rotasında seyre geçti. Harekâta devam eden gemi 1 Kasım'da Groenland Adası güneyine geldi. Bu ıssız bölgede başkaca bir hedef bulamamıştı.

10 Ekim 1939 günü Deniz Kuvvetleri Başkomutanı Büyükamiral Raeder, yeniden Hitler'e Deniz Harekâtı ile ilgili raporunu sundu. Bu raporda; Baltık Denizi'nin halihazır durumunu açıklayan amiral, Baltık için gelecekte en önemli faktörün İngiliz denizaltılarının buraya sızmasının olduğuna değinerek, Doğu Grubu'nun bir amiral emrinde toplanıp görevlendirileceğini ifade etti.

Kuzey Denizi'nde son haftalar zarfında, Kategat ve Skagerrak'ta suüstü gemileriyle oldukça büyük ölçüde ticaret harbi yapıldığını, Gneisenau gemisinin 7-9 Ekim arasındaki harekâta katılıp bilâhare bu geminin, İngiliz muharebe kruvazörlerini Kuzey Denizi'ne bağlayıp, Atlantik'deki cep zırhlılarını serbest bırakmak ve ayni zamanda İngiliz Deniz Kuvvetlerini Alman Hava Kuvvetlerinin menziline sokmak maksadıyle Utsire'e intikal ettirildiğini açıkladı.

Büyükamiral Bu Raporunda Değindiği Diğer Hususlar İse Şu Şekilde İdi :

«Scharnhorst, yağlama yağına deniz suyu karışması ve yataklarındaki arızadan dolayı ancak önümüzdeki hafta harekâta hazır olabilecektir. Gerektiğinde düşmandan kolayca sıyrılabilme kabiliyetinde olan Scharnhorst ve Gneisenau gemileri birlikte harekât icra ettikleri takdirde, hiçbir bakımdan üç İngiliz muharebe kruvazöründen çekinmeyeceklerdir. Bununla beraber, Bismarck ve Tırpıtz hazır oluncaya kadar, Baltık Denizi ve Alman Körfezini savunacak gemilerin yalnız bunlar olması, bu gemilerin açık denizde harekâta çıkmalarına mani olmaktadır. (Hitler, bu görüşlere aynen katıldığını bildirmiştir.)

Erişilebilecek bütün İngiliz denizaltı kabloları behamahal kesilmelidir.

Denizaltı gemileri, bundan böyle İskandinavya memleketleri ticaret gemilerini batırmamak için, İskandinavya açıklarında ticaret harbi yapmayacaklardır.

Büyük suüstü kuvvetlerine etkili olunamayan İngiltere ve İskoçya'nın Batı kıyılarında, küçük denizaltı gemileriyle mayın harekâtı icra edilecektir.

Weymouth önleri ile Bristol kanalındaki mayın harekâtı başarılı olmuş ve İngiliz'lerin yeterli mayın arama-tarama imkânlarının olmadığı anlaşılmıştır.

Müttefik konvoyları düzene sokulmuş bulunmaktadır. U-35 denizaltımız konvoy dahilinde seyreden iki ve U-31 denizaltımız münferid seyreden bir gemi batırmışlardır.

Harekâta hazır duruma getirilecek sekiz denizaltı gemimiz, önümüzdeki hafta İspanya batısında konvoylara karşı harekâta başlayacaklardır.

Deutschland ve Graf Spee gemileri, Orta ve Güney Atlantik'de birer İngiliz gemisi batırdıklarını rapor etmişlerdir. Bunlara karşı onbiner tonluk kruvazörlerin gönderilmiş olduğu aşikârdır.

Biri Murmansk'da olmak üzere, yardımcı kruvazörler teçhiz edilmektedir. Mayın dökecek olan bu gemilerin çoğu Hint Okyanusu'na gönderilecektir.

Rusların, Murmansk Körfezinin doğu kısmının üs olarak kullanılması önerisi incelenmektedir.

Eğer harp devam edecek olursa, İngiltere'nin muhasarası, derhal ve geniş ölçüde uygulanmalıdır. Harbin devamı halinde, muhakkak gibi görünen Amerika Birleşik Devletleri'nin harbe girmesi tehdidi dahi hiçbir şekilde deniz harbini tahdide meydan vermemelidir. Nekadar erken ve şiddetle başlarsak, tesiri o kadar çabuk ve harbin devamı o kadar kısa olur. Herhangi bir tahdit harbi uzatacaktır.»

Bütün bunları dinleyen Hitler; Harp Kuvvetleri Komutanlığı Kurmay Başkanı General Keitel'in de ayni fikirleri paylaşması üzerine bütün önerileri tasvip etti.

Müteakiben Büyükamiral Raeder; Seferberlik planı çerçevesinde, daha geniş ölçülü bir denizaltı inşaat programına nazaran denizaltı inşaatının artırılmasını talep edince, Hitler ilk başta Graf Zeppelin'in bitirilmesinin gerekip gerekmediğini sordu. Büyükamiral, bunlardan birisinin tecrübe edilmesi gereğini ve onbin tonluk kruvazörleri denizde himaye ve bunlarla birlikte harekât bakımından lüzumunu belirtince, Hitler bu öneriyi de kabul etti.

Sözlerinin sonunda Belçika ve Norveç sahilleri ile Rusya'dan denizaltı gemisi temini hususlarında önerilerini açıklayan Büyükamiral'e

Hitler :

«Rusya'da denizaltı inşa etmek veya onlardan denizaltı almayı, politik nedenlerden dolayı uygun bulmuyorum. Reddederim. Belçika kıyılarını işgal etmenin, denizaltı harbi bakımından hiçbir avantaj sağlamayacağı fikrinize katılıyorum. Ancak Rus baskısının da yardımı ile, denizaltı harbi için Norveç sahillerinde üsler elde etmenin ne derece önemli olacağını düşüneceğim.» cevabını vererek görüşmeyi bitirdi.

Atlantik'deki cep zırhlılarının ve denizaltıların müttefik deniz ulaştırmasına taarruzî harekâtları devam ederken, U-47'nin Scapa-Flow baskını ile ilgili raporunu Hitler'e 16 Ekim 1939 günü sunan Büyükamiral; kısaca denizde Ekonomik Harp Esaslarına değindi. Ticaret Harbinin ne suretle şiddetlendirileceğini de anlattı.

Hitler'le ekonomik harp konusunda 23 Ekim 1939 günü yapacağı toplantıya son derece detaylı bir raporla gelen Büyükamiral; Hitler'in, kaybı halinde halk üzerinde yapacağı fena tesire binaen Deutschland cep zırhlısının derhal geri alınmasını emretmesi karşısında oldukça şaşırdı.

Görüşmede Büyükamiral, deniz kuvvetlerinin ekonomik harp metotları hakkında bilgi verip, ticaret harbinin ne suretle şiddetlendirileceğini tekrarladı. Deniz Kuvvetleri Başkomutanı, deniz kuvvetlerinin ekonomik harple olan çok sıkı ilişkisine binaen, ekonomik harbin manası ve bunun sıkı bir kontrol altında düzenlenmesi lüzumu hakkında deniz kurmaylığınca bir rapor verilmesine müsaade edilmesini talep etti.

Hitler, bu öneriyi olumlu karşılayıp, Belçika ve Hollanda üzerindeki İngiliz baskısının kesin olduğunu; Almanya'nın bu memleketleri işgal etmedikçe baskı sağlayamayacağını, Kuzey memleketleri üzerinde baskı sağlamayı kolay gördüğünü ve gerekli tedbirlerin alınması için bütün yetkisini vereceğini açıkladı.

Hitler'in birçok şeyi olumlu karşılar halinden yararlanmak isteyen Büyükamiral Raeder; kaybedilmesi halinde Alman kamuoyunda yapacağı fena etki nedeniyle derhal geri alınması hakkındaki Hitler'in arzusu hilafına olarak, Deutschland gemisinin Atlantik'de kalmasına müsaade edilmesini rica etti. «Anavatana avdet seyri, Atlantik'de kalmasından çok daha tehlikeli olacaktır. Eğer dönüşünün salimen olması isteniyorsa, gecelerin uzadığı zaman bu mümkün olabilir.» şeklindeki açıklaması Hitler tarafından uygun görüldü.

Toplantı'dan sonra; Alman Harp Kuvvetleri Başkomutanlığınca Ekonomik Harbe ilişkin emir Hitler'in imzasıyle yayınlandı.

«ALMAN HARP KUVVETLERİ BAŞKOMUTANLIĞI

Berlin, 23 Ekim 1939

EKONOMİK HARP Hakkında :

Düşman deniz ulaştırmasına karşı harp ve ekonomik tesisler, kaynaklar ve düşmanın ticarî münasebetlerine taarruz için alınacak bilcümle tedbirler, vereceğim talimatlara nazaran, bir elden ve Harp Kuvvetleri Yüksek Komutanlığı tarafından idare edilecektir.

Bu konu ile ilgili çıkacak meseleler ve tarafımdan verilecek kararlara dair hazırlıklar üzerinde, tam bir anlayışla çalışmak için, Harp Kuvvetleri Yüksek Komutanlığı Kurmay Başkanı, bir kurmay heyeti oluşturacaktır.

Dört Yıl Plânı Başkanı, Dışişleri Bakanlığı, Ekonomi Bakanlığı ve her üç sınıf Alman Harp Kuvvetleri Başkomutanları bu kurulda üye bulunduracaklardır.

Bu planların icrası için gerekli emirler, Harp Kuvvetleri Yüksek Komutanlığı Kurmay Başkanı tarafından verilecektir.

Adolf HİTLER»

Ekonomik Harp Talimatı gereği; Amiral Schuster, Harp Kuvvetleri Yüksek Komutanlığı «Ekonomik Harp Özel Kurulu» başkanlığına atandı. Albay Von Weichald da kurmay başkanlığına getirildi.

Büyükamiral Raeder, şimdi İngiltere ve Fransa ile ticareti sürdüren tarafsız ülkelerin gemilerinin batırılması hakkındaki tahdidin gevşetilmesi üzerinde çalışmaya başladı. Amiral «İngiltere'nin muhasarası»nı ilan etmekle, tarafsız gemilere karşı alınacak tedbirler bakımından, uluslararası esasları ihlâle karşı hukuki bir kaçamak sağlanacağını daha önceden ileri sürmüştü. Hitler, kara cephesinde gereken şiddetli bir darbe vurmaya hazır oluncaya kadar, tarafsızlarla bir olay çıkarılmamasında ısrar etti. Deutschland anavatana döner dönmez adı Lutzow olarak değiştirilecekti.

1 Kasım 1939 günü Büyükamiral'in Hitler ile yaptığı görüşmede öncelikle Deutschland'ın dönüşü üzerinde duruldu.

Amiral Önerilerini ve Hareket Tarzlarını Şöyle Açıkladı :

«Scharnhorst ve Gneisenau Kasım 1939 ayı süresince harekâta hazır olacaklardır ve yine bu iki gemi Ocak 1940 ayında sıra ile havuzlanacaklardır. Graf Spee cep zırhlısı makine overholü için 1940 yılı başlarında Almanya'ya dönmek ihtiyacında olduğunu bildirmiştir.

Deutschland'ın Atlantik'deki uzun sakınma seyirleri; Güney Atlantik veya Pasifik'e nazaran daha zordur. Bu itibarla, gecelerin uzun olduğu ve diğer muharebe gemilerinin harekâta hazır olduğu sırada yani önümüzdeki hafta geri dönmesi planlanmıştır. Bu yarma harekâtı esnasında muharebe gemileri ile Kuzey Denizinde bir harekâta girişmek İngiliz muharebe gemilerinin bu bölgede toplanmalarına neden olacağından, böyle bir harekâttan kaçınılmıştır.

Hava keşfi mümkün olduğu kadar açıklara uzatılacak ve Deutschland, geceleyin ve düşmanın ummadığı ana kanallardan geçecektir. Son anda denizaltılar ile himaye altına alınacaktır.

Kuzey Denizine girişinde muharebe gemileri, kruvazörler ve muhripler yüksek hazırlık durumunda bulunacaklardır.

Deutschland anavatana salimen döndüğü takdirde bu husus, mümkün olduğu kadar uzun zaman gizli tutulacaktır. Yine bu geminin Kuzey Denizinde harekâtta bulunduğu intibaı yaratılarak Graf Spee'nin harekâtına destek sağlanacaktır.

Lojistik destek gemisi Westerwald, Deutschland ile birlikte dönmeyecek olup, bu gemı ile ilgili emir bilâhare yayınlanacaktır.

Güney Atlantik'deki düşman baskısının artması halinde, hissettirmeksizin Hint Okyanusuna geçmesi için dün Graf Spee'ye emir verilmiştir. Şu anda İtalya harbe girerek halen Atlantik'de harekât yapan İngiliz Kuvvetlerini Akdeniz'e çekip bağlayabilirse, ancak o zaman cep zırhlılarının harekâtını tekrarlamanın mümkün olabileceği kanaatindeyim.

Düşmana karşı denizlerdeki ticaret harbi, halen mümkün olduğu kadar artırılmıştır. Karartılmış olarak veya konvoy halinde seyreden yolcu gemilerine de torpido hücumu yapılacaktır. Halen yapılmayan tek bir husus kalmıştır ki; o da İngiltere'nin Muhasarası'nın ilanıdır. Bu da yapılmış osa idi, bildirilen esaslar içinde, ihtarsız olarak tarafsız gemiler batırılabilecekti.

Hava Kuvvetleri Başkomutanı, konvoy içinde seyreden ticaret gemilerine, ihtarsız olarak hücum edilmesi emrini verecektir. Bu husus, ulurlararası hukuka tamamen uygun bulunmaktadır.

Muhasaranın ilan zamanı, yakın gelecekteki politik gelişmelere ve kara ordusu harekâtının başarısına bağlıdır. Eğer bu hususlarda, tarafsız devletlerin tarafsızlıklarının ihlâli gibi bir olay meydana gelecek olursa, Deniz Kuvvetleri bakımından da kesin tedbirlerin alınması zamanı gelmiş olacaktır.»

Deutschland anavatana dönünüz emrini almasını müteakip Kuzey Denizi'ne İngiliz ablukasından bir zarar görmeden girdi ve 11 Kasım 1939 günü Wilhelmshaven Limanına ulaştığında küçük bir avlama listesi getirebiliyordu.

Saint Helen ve Brezilya arasındaki Güney Atlantik'de harekâta başlayan Graf Spee, 22 Ekim 1939 gününe kadar beş ticaret gemisi yakalayarak batırdı.

İngiliz Amirallik Dairesi, 24 Ağustos 1939'dan itibaren Alman muharebe gemilerinin hareketleri ile ilgili çeşitli haberler almaya başlamıştı. 26 Ağustos 1939 günü Kuzey Denizinin kuzeyinde karakolun en kısa zamanda tekrar teşkili hakkında emir verildiyse de, iki Alman muharebe gemisi çoktan bu sahadan geçip gitmiş bulunuyorlardı.

İngilizler harekâtın başında Atlantik'de kaç adet Alman muharebe gemisinin ticaret harbi yaptığını bilememişti. Daha sonradan aldıkları bilgileri değerlendiren Amirallik Dairesi, korsan gemileri yakalamak maksadiyle suüstü vurucu grupları oluşturmaya başladı ve zamanla adedi artırılan suüstü vurucu grupları 31 Kasım 1939 günü dokuz adet olarak Atlantik'de tahsisli bölgelerinde göreve başlamış bulunuyorlardı.

Graf Spee'nin 2 Aralık 1939 günü batırdığı Doric Star, bir Alman akıncı gemisi tarafından taarruza uğradığını ancak bildirebilmiş ve kendisinden bundan sonra hiçbir haber alınamamıştı. Bu bilgiye nazaran Amirallik Dairesi aşağıdaki mesajı denizdeki bütün vurucu gruplara yayınlamış bulunuyordu :

«Doric Star gemisine bir Alman korsan gemisinin hücum ettiği haber alınmıştır. Başka tamamlayıcı bilgi gelmemiş olması nedeniyle bu geminin batırılmış olduğu kabul edilmektedir.»

Bu sırada Güney Atlantik'de Komodor Henry Harwood komutasında üç İngiliz kruvazörü suüstü vurucu grubu «G» olarak görevde bulunuyordu. Bunlardan HMS Ajax komodor gemisi olup Alb. Woodhouse komutasında, HMS Achilles Alb. Parry'nin komutasında ve HMS Exeter ise Alb. Bell'in komutasında bulunuyordu.

Olay yerinden çok uzaklarda bulunan Komodor Harwood, Amirallik Dairesinin mesajını aldığında emrindeki kruvazörler de birbirlerinden takriben 1400-1500 mil mesafede dağınık bir vaziyette bulunuyorlardı.

İngiliz kruvazörleri teker teker Graf Spee'den zayıf olduklarından Alman korsan gemisini yakalayarak kesin sonuçlu bir muharebeye mecbur edebilmek için bunların bir araya toplanması gerekli idi. Komodor Harwood, yaptığı durum muhakemesi sonucu yeri belli olan Alman korsan gemisinin harekât sahasını değiştirmek gereğini hissedeceğini ve büyük bir ihtimalle deniz trafiğinin en yoğun bulunduğu Rio de la Plata sahasını tercih edeceğini kabul ederek emrindeki kruvazörlere Rio de la Plata sahilinden 150 mil açıkta bir randevu noktasında toplanmak üzere emir verdi.

Graf Spee, Doric Star'ı batırdıktan sonra ertesi gün Taiora isimli bir gemiyi yakaladı. Bu gemiye de telsizini kullanmaması için top ateşi açtıysa da gemi Alman korsan gemisi ile karşılaştığına ilişkin «R.R.R.» mesajını verebildi.

Bundan sonra Graf Spee, batıya yol verdi. 6 Aralık 1939 günü yine lojistik destek gemisi Altmark ile buluştu, batırdığı iki geminin personelini bu gemiye aktardı ve ertesi günü iki gemi tekrar birbirinden ayrıldılar. O akşam Graf Spee, Streonshalh isimli bir gemi daha batırdı ve Rio de la Plata sahillerine döndü.

12 Aralık 1939 günü sabahı saat 07.00'de üç İngiliz kruvazörü emredilen randevu noktasında buluştu. Komodor Harwood derhal gemi komutanlarını sancak gemisine davet ederek, Alman korsan gemisine tesadüf edildiği takdirde nasıl bir taktik kullanacağı hakkında bilgi verdi. Komodor Harwood verdiği emirde; Gemi komutanlarının kesin sonuçlu muharebe için müessir top menziline girmeleri gerektiğini ve bunu temin ve idame edecek şekilde hareket serbstisi verdiğini bildirdi.

Graf Spee'nin ağır topları üçüzlü iki taret içinde olduğundan üç İngiliz kruvazörü bir anda ana batarya ile ateş taksimi yapması olanaksızdı. Buna mukabil İngilizlerin tek düşman gemisi üzerinde ateş birleştirmek imkânı mevcuttu. Sürat itibariyle İngiliz kruvazörlerinin üstünlüğü ise manevra kabiliyeti ve hareket serbestisi sağlıyordu. İngiliz kruvazörleri iyi sevk ve idare edildikleri takdirde manevra üstünlükleri dolayısıyle tıpkı çoban köpekleri ile bir kurt arasındaki mücadele olduğu gibi sürekli bir mücadele neticesinde korsan gemisinin harp kifayeti azaltılabilirdi.

PLATE NEHRİ
MANSABI

URUGUAY

ARJANTİN

Buenos Aires
La Plata
Ortiz Bank
Montevideo
India Kanalı
Pta. Piedras
Pta. India
San Borombon Bay
Punta Negra
English Bank
GRAF SPEE
S. ANTONIO Br.

"GRAF SPEE" nin GÜNEY ATLANTİK HAREKÂTI

30 EYLÜL – 13 ARALIK 1939

URUGUAY

ARGENTINE

RIVER PLATE

SAN BOROMBONDAY

Falkland Adasına

BİRİNCİ SAFHA
0614 – 0740
PLAN 4 A Bak

SHAKESPEARE

GRAF SPEE

ACHILLES

AJAX

EXETER

AJAX, ACHILLES ve EXETER

RIVER PLATE SAVAŞI

13 Aralık 1939

I. Tümen (AJAX ve ACHILLES)
AJAX
ACHILLES
EXETER
GRAF SPEE
Bütün zamanlar Grinic vasati vaktinden 2 saat geridir

LA PLATA MUHAREBESİ

BİRİNCİ SAFHA

0614-0740 - 13 ARALIK 1939

Graf Spee

Achilles

Ajax

Exeter

N

İNGİLİZ KUVVETLERİ PLATE'DE TOPLANIYOR

13 - 17 ARALIK 1939

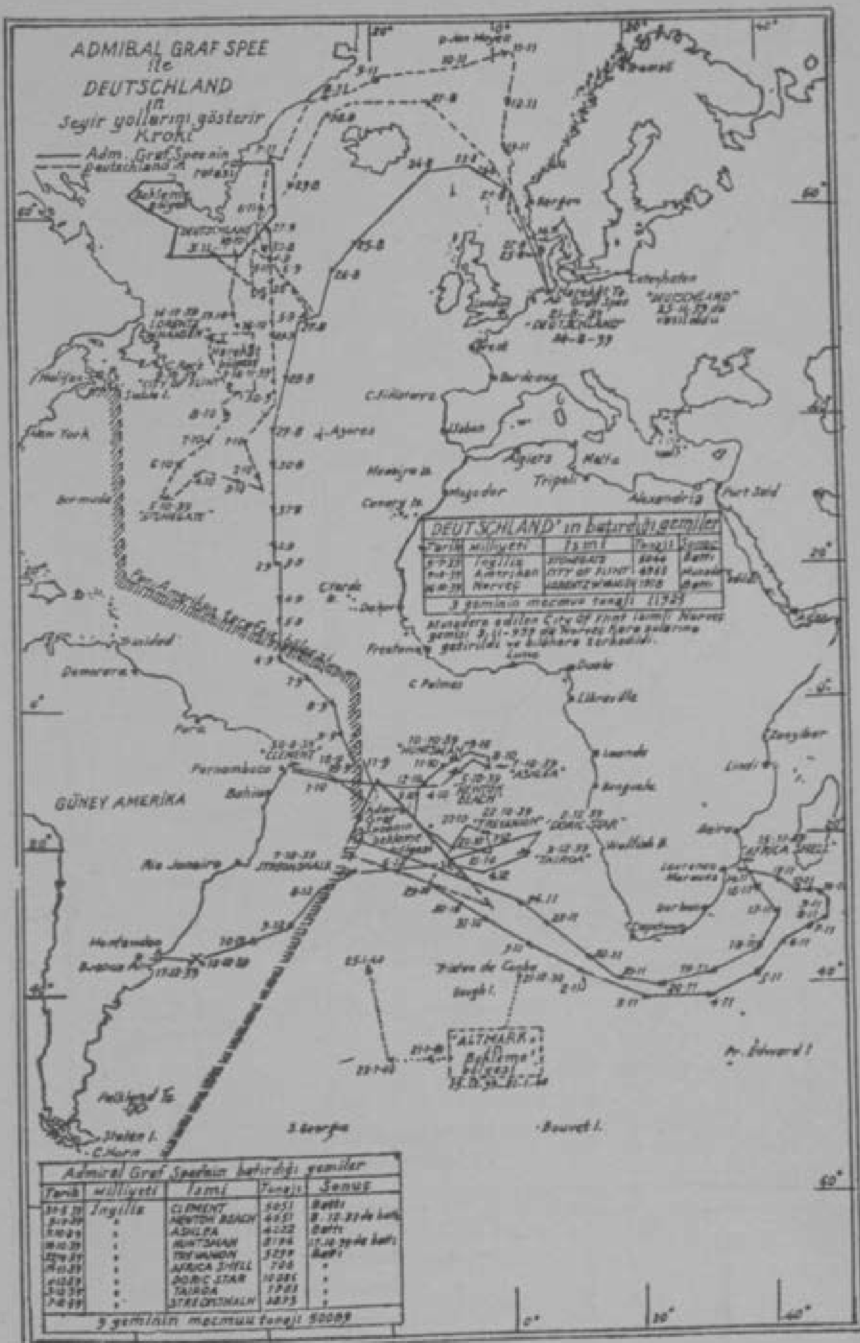
Antilles
Barbados
Trinidad
Georgetown
Cape Verde Is.
Dakar
Freetown
H.M.S. SEVERN
Para
C. San Roque
Pernambuco
Bahia
BRAZIL
AFRICA
Fernando Po
Loanda
Ascension
St. Helena
Lobito
Trinidade
Rio de Janeiro
Santos
Florianopolis
RENOWN
ARK ROYAL
H.M.S. NEPTUNE
Porto Alegre
Rio Grande do Sul
Montevideo
Buenos Aires
Bahia Blanca
GÜNEY AMERİKA TÜMENİ (AJAX, ACHILLES ve EXETER)
H.M.S. CUMBERLAND
H.M.S. SUSSEX ve SHROPSHIRE
H.M.S. DORSETSHIRE
Tristan da Cunha
Lourenço Marques
Durban
Cape Town
Falkland Adaları
Port Stanley
Güney Georgia
Cape Horn

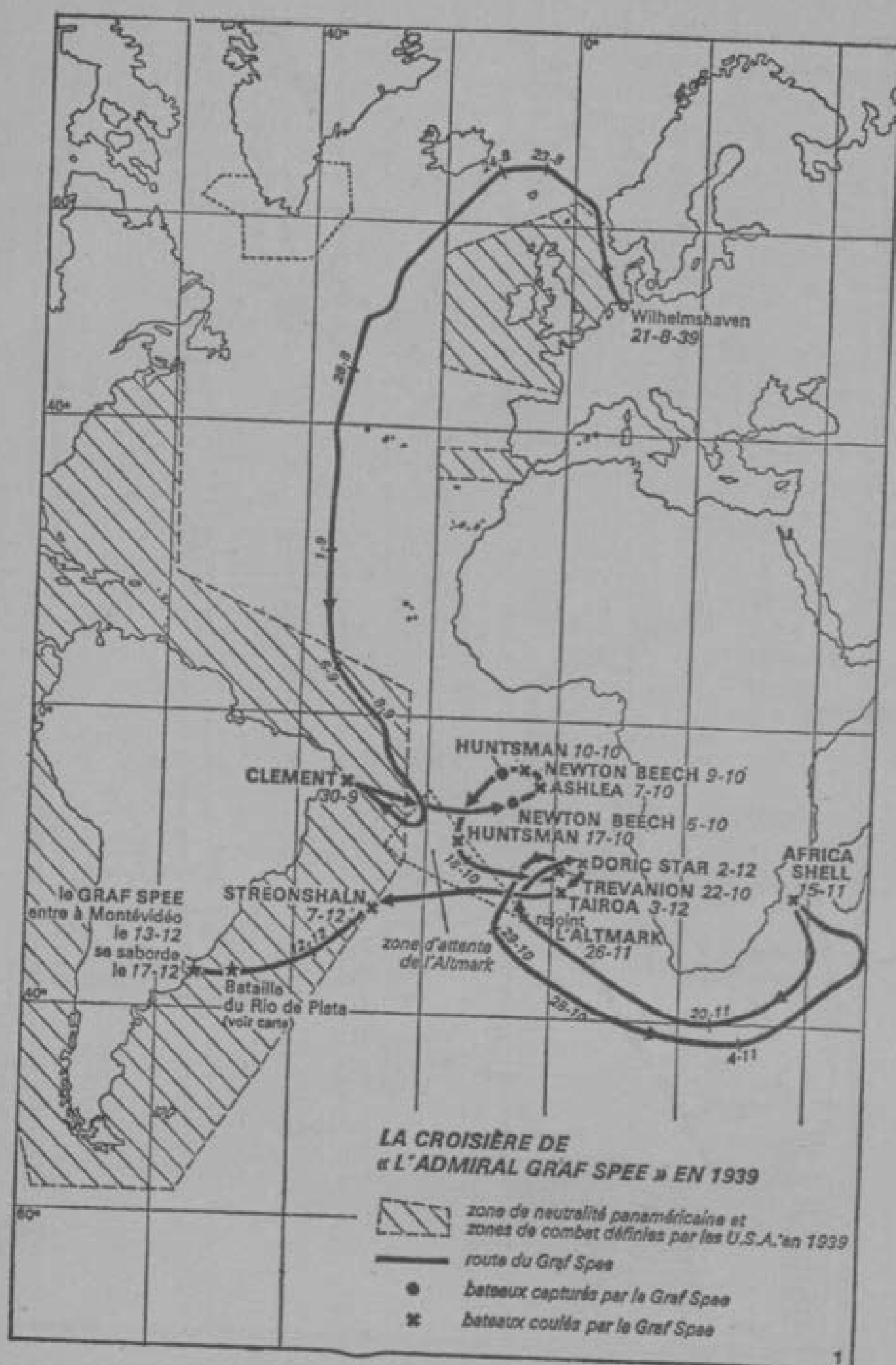
KUVVETLERİN TANZİMİ
"H" KUVVETLERİ Sussex, Shropshire
"K" KUVVETLERİ Ark Royal (V.A.A.) Renown
GÜNEY AMERİKA TÜMENİ
Ajax, Achilles
Cumberland, Exeter

ZAMANLAR

+4 +3 +2 +1 0 −1 −2

70° W 60° 50° 40° 30° 20° 10° W 0° 10° E 20° 30° 40° E


ADMIRAL GRAF SPEE
ile
DEUTSCHLAND
ın
Seyir yollarını gösterir
Kroki
Adm. Graf Spee'nin
Deutschland'ın
Bergen
Bordeaux
C. Finisterre
Lisbon
Azores
Madeira
Mogador
Canary Is.
Malta
Tripoli
Alexandria
Port Said
C. Verde
Dakar
Freetown
C. Palmas
Duala
Librevil
Loanda
Benguela
Walfish B.
Durban
Lourenço Marques
Beira
Zanzibar
Lindi
"AFRICA SHELL"
"DORIC STAR"
"TAIROA"
"TREVANION"
"HUNTSMAN"
"ASHLEA"
"CLEMENT"
"STREONSHALH"
Pernambuco
Bahia
Rio Janeiro
Montevideo
Buenos Aires
Para
Demerara
Trinidad
Bermuda
New York
Halifax
GÜNEY AMERİKA
Falkland Is.
Staten I.
C. Horn
S. Georgia
Bouvet I.
Tristan da Cunha
Gough I.
Pr. Edward I.
"ALTMARK"ın Bekleme bölgesi
DEUTSCHLAND'ın batırdığı gemiler
Tarih | Milliyeti | İsmi | Tonajı | Sonuç
İngiliz | STONEGATE | 5044 | Battı
Amerikan | CITY OF FLINT | 4963 | Müsadere
Norveç | LORENTZ W. HANSEN | 1918 | Battı
3 geminin mecmuu tonajı 11925
Müsadere edilen City of Flint ismli Amerikan gemisi Norveç kara sularına getirildi ve bilahare terkedildi.
Admiral Graf Spee'nin batırdığı gemiler
Tarih | Milliyeti | İsmi | Tonajı | Sonuç
İngiliz | CLEMENT | 5051 | Battı
NEWTON BEACH | 4651 | 8.12.39 da battı
ASHLEA | 4222 | Battı
HUNTSMAN | 8196 | 17.10.39 da battı
TREVANION | 5299 | Battı
AFRICA SHELL | 706
DORIC STAR | 10086
TAIROA | 7983
STREONSHALH | 3895
9 geminin mecmuu tonajı 50089


Wilhelmshaven
21-8-39
HUNTSMAN 10-10
NEWTON BEECH 9-10
ASHLEA 7-10
CLEMENT
30-9
NEWTON BEECH 5-10
HUNTSMAN 17-10
DORIC STAR 2-12
TREVANION 22-10
TAIROA 3-12
AFRICA
SHELL
15-11
le GRAF SPEE
entre à Montévidéo
le 13-12
se saborde
le 17-12
STREONSHALN
7-12
rejoint
L'ALTMARK
26-11
zone d'attente
de l'Altmark
Bataille
du Rio de Plata
(voir carte)
20-11
4-11
LA CROISIÈRE DE
« L'ADMIRAL GRAF SPEE » EN 1939
zone de neutralité panaméricaine et
zones de combat définies par les U.S.A. en 1939
route du Graf Spee
bateaux capturés par le Graf Spee
bateaux coulés par le Graf Spee
1

SHÊMA DE LA BATAILLE DU RIO DE PLATA ENTRE « L'ADMIRAL GRAF SPEE, L'AJAX, L'EXETER » ET « L'ACHILLES » (13 décembre 1939)

vers Montévidéo
7 h 56
ACHILLES
AJAX
N
7 h 26
7 h 36
8 nautiques
7 h 16
7 h 26
7 h 56
7h 46
7 h 06
7 h 16
7 h 40
EXETER
ADMIRAL GRAF SPEE
6 h 56
6 h 14
6 h 20
6 h 26
6 h 46
7 h 06
6 nautiques
6 h 36
6 h 36
6 h 46
10 nautiques
8 nautiques 1/2
6 h 56
6 h 26
EXETER
AJAX
ACHILLES
6 h 46
6 h 14
6 h 26
6 h 36
6 h 20
écrans de fumée
2

13 Aralık 1939 günü saat 06.14'de ufukta bir duman görüldü. Dumanın bulunduğu mevkide bir muharebe gemisinin bulunduğunu HMS Exeter'in rapor etmesi üzerine İngiliz kruvazörleri sürat artırarak ikiye ayrıldı ve düşmana yaklaşma rotasına girdi.

Evvelâ bir kruvazör ve iki muhrip tarafından görüldüğünü zanneden Graf Spee komutanı Alb. Langsdorff, derhal hücum için döndü. Bilâhare İngiliz kuvvetinin mahiyetini anladı ise de, muharebeyi kesmek için çok geç kalmıştı.

Verilen karar ve muharebe nizamını alış o kadar süratle oldu ki; duman görüldükten dört dakika sonra saat 06.18'de Graf Spee ateş açtı ve ateşini ikiye böldü. Kısa zamanda müessir top menzili içine giren İngiliz kruvazörlerinin de ateş açması üzerine şiddetli bir topçu düellosu başladı.

Graf Spee, İngiliz gruplarından yalnız bir tanesinin üzerine çullansa belki başarılı olabilecekti. İki taraflı muharebe etmek zorunda kalması, İngiliz kruvazörlerinin son derece başarılı mücadelesi Alman gemisini çok fena duruma soktu.

Bu muharebede HMS Exeter ağır surette yaralandı, bütün taretleri top başından komuta edildi. Yaralı HMS Exeter Alman gemisine dört torpido attı ise de isabet ettiremedi. HMS Ajax ve HMS Achilles'in de muhripler gibi inatla saldırmaları Graf Spee'nin atış kontrolünü bozduğu gibi uçaklarını havalandıran İngiliz kruvazörleri atış tanzim edip torpido hücumu bile geliştirebildiler.

Graf Spee, HMS Ajax'dan onbeş ve HMS Exeter'den oniki isabet almış olmakla beraber muharebeye mani bir hali pek yoktu. Ancak Graf Spee, duman perdesi altında batı rotasına dönerek muharebe sahasından uzaklaşmaya başladı.

İngiliz kruvazörleri kati netice almak azmi ile batı rotasında Graf Spee'nin peşine takıldılar. Artık muharebenin birinci safhası bitmiş bir ricat ve takip muharebesi başlamıştı. Gün ilerledikçe Graf Spee, sığınacak bir liman aramak çabasına düşmüştü. Parlak ufukta kalan Alman gemisi ile saat 19.50'de yeniden muharebe başladı ise de çok kısa sürdü.

Gemisi sakatlanmış ve anavatan üslerinden pek uzak olan Alb. Langsdorff, Kuzey Atlantik'e geçip oradan Almanya'ya dönmeye teşebbüs etmeden evvel tarafsız bir limana girerek, ufak tefek tamirini yapmaya karar verdi ve Graf Spee hemen Plata nehrine girdi.

Alman muharebe gemisi Montevideo Limanına 14 Aralık 1939 günü saat 00.50'de demirlediğinde HMS ajax ve HMS Achilles kruvazörleri nehir ağzı çıkışında karakol hattını teşkil etmiş bulunuyorlardı.

Artık işin sonunu getirmek diplomatlara kalmıştı. Çünkü; Montevideo tarafsız bir liman olup uluslararası hukuka göre savaşan bir ülkeye ait bir harp gemisi tarafsız bir limanda 24 saatten fazla kalamazdı. Eğer limanda kalmaya ısrar ederse enterne edilebilirdi.

İngiliz deniz ataşesi Alb. H. Mc Call ve İngiliz Büyükelçisi E. Millington Drake; limana kaçan Graf Spee'nin büyük ölçüde yara aldığını ve çeşitli girişimlerle gemi mürettebatının kısa zamanda tamirini bitirip gemiyi savaşabilecek duruma sokabileceğini, işte bu nedenlerle de hiçbir fırsat vermeden geminin hemen denize açılması yönünden Uruguay Hükümeti nezdinde girişimde bulundular. Ancak Komodor Harwood'un yerinde müdahalesi ile İngilizler geminin derhal denize açılması önerisini geri aldılar. Esasında büyük hasara uğrayan İngiliz kruvazörleri idi. HMS Exeter tamir görmek üzere Falkland adalarına gönderilmiş bulunduğundan Falkland adalarından son süratle gelen HMS Cumberland kruvazörünün birliğe katılmadan Graf Spee'nin karanlıktan faydalanarak kaçması mümkün idi. Komodor Harwood esasında zaman kazanmak istiyordu ve hemen limanda bulunan İngiliz şilebi Achwood'u Montevideo'dan denize çıkardı. Bu suretle Graf Spee, şilebi takip etmesin diye limanda mecburen 24 saat daha bekleyecekti.

Hakikatte Komodor Harwood, biraz olsun derlenip toplanmak, HMS Cumberland'ın iltihakı için zaman kazanmak istiyordu. İngiliz Amirallik Dairesi diğer yönden Freetown bölgesinde bulunan «K» suüstü vurucu grubuna ait HMS Renown muharebe gemisi ile HMS Ark Royal uçak gemisinin bölgeye yaklaşmakta olduğunu yayınladı. Esasında her iki gemi Freetown açıklarında bulunduğundan bunların Plata nehri açıklarına gelmeleri kısa zaman içinde olanaksızdı. Bu, Amirallik Dairesi tarafından yönetilen bir propagandadan başka birşey değildi.

15 Aralık 1939 günü HMS Cumberland kruvazörü limanın açığında Komodor Harwood'un emrine girmiş bulunuyordu.

16 Aralık 1939 günü saat 13.00'de Büyük amiral Raeder, Graf Spee komutanı Alb. Langsdorff'un olayla ilgili mesajını Hitler'e sundu. Deniz Kuvvetleri Başkomutanı; Graf Spee'nin denizcilik vasfını yeniden kazanabilmesi için onbeş günlük bir tamire ihtiyacı bulunduğunu, Ancak Uruguay Hükümetinin gemiye yetmiş iki saatlik bir süre tanıdığını, müsaadenin uzatılması hususunda diplomatik girişimlerin sürdürülmesine rağmen İngiliz ve Fransız Hükümetlerinin diplomatik baskıları neticesinde bu sürenin uzatılmasının beklenmediğini, Uruguay Hükümetinin birtarafsız olarak şayanı itimat olmadığını ve tarafsızlığını korumaya sahip bulunmadığını, Montevideo'da enterne edilmenin söz konusu olmayacağını, her bakımdan daha kuvvetli olan Arjantin'e doğru Grap Spee'nin bir intikale teşebbüs etmesinin uygun bulunduğu düşüncesine sahip bulunduğunu Hitler'e arzetti.

Montevideo'ya intikal eden Graf Spee komutanı mesajında; Buenos Aires'e yönelik bir yarma harekâtını önermiş, eğer bu uygun karşılanmadığı takdirde, Montevideo'da enterne olmak veya La Plata nehri ağzında yeter derecede derin olmayan suda gemiyi batırmak kararlarından hangisini icra etmenin uygun olduğunu sormuş ve şöyle devam etmişti :

«Montevideo açığında kruvazör ve muhriplerden başka HMS Renown ve HMS Ark Royal mevki almıştır. Yakın ablukadayım. Açık denize çıkarak düşman kuvvetlerini yarıp anavatana bu durumda dön-

mek ümidi yoktur. Mümkün olduğu kadar tarafsız sularda kalmak niyetindeyim. Muharebe ederek Buenos Aires'e gitmek mümkün olduğu takdirde, mevcut bütün cephane sarfedilerek buna teşebbüs edilecektir.

Eğer bu çıkış harekâtı, düşmana ciddi bir zarar ika edilmeksizin; Graf Spee'nin ağır surette yaralanması ile neticelenecek olursa, gemiyi La Plata ağzında derin suda batırmak veya enterne olmak kararlarından hangisini tercih etmem gerektiğinin bildirilmesini.»

Deniz Kuvvetleri Başkomutanı, Graf Spee'nin Arjantin'e intikal ile enterne edilmesi fikrinde değildi. En doğru hareket tarzının; bir çıkış harekâtına teşebbüs etmek ve şayet gerekirse, geminin La Plata nehri ağzında batırılması düşüncesiydeydi.

Hitler de, İngiliz gemileri karşısında bir başarı ihtimaline binaen çıkış harekâtını uygun buldu, enterne edilme hususunu katiyetle kabul etmedi ve geminin gerektiğinde La Plata nehri ağzında batırılmasını tasvip etti.

Bu kararlar Graf Spee Komutanına 1347/16 ve 161707 Tarih Saat gruplu mesajla aşağıdaki şekilde bildirildi :

«Harekât serbestisini mümkün olduğu kadar uzun zaman emniyete almak için, tarafsız sularda kalma süresini uzatmak üzere her türlü çareye baş vurunuz.

Önerinizin ikinci hareket tarzı uygun görülmüştür.

Üçüncü hareket tarzında sözü geçen Uruguay'a enterne edilmeyiniz.

Geminin batırılması icap ederse esaslı surette tahrip etmeye teşebbüs ediniz.

Büyükamiral Raeder»

Montevideo maslahatgüzarı öğleden sonra gönderdiği mesajda; Graf Spee'nin limanda kalış süresinin uzatılması için yapılan girişimlerin neticesiz kaldığını bildiriyordu.

Alman Deniz Kuvvetleri Başkomutanlığınca bu durum 2239/16 kod ve 170400 Tarih-Saat gruplu mesajla Graf Spee komutanına aşağıdaki şekilde bildirildi :

«1347/16 kod numaralı mesajla bildirilen emrin 2 nci ve 3 ncü madeleri yürürlüktedir.»

Graf Spee, 17 Aralık 1939 günü sabahı sahildeki kalabalık halk topluluğunun gözleri önünde, ağır ağır denize açıldı.

İngiliz kruvazörleri muharebe için gerekli nizamı almış beklemekte ise de keşif uçakları Graf Spee'nin mürettebatı tarafından batırılmak suretiyle intihar ettiği raporunu verdi.

Graf Spee komutanı Alb. Langsdorff, Hitler'e gönderilmek üzere Alman elçisine aşağıdaki muhtırayı bırakarak 20 Aralık 1939 günü otelde intihar etti.

«Buenos Aires Büyükelçiliğine

19 Aralık 1939

Ekselansları,

Uzun bir mücadeleden sonra, düşman eline geçmemesi için, Graf Spee'nin batırılması gibi güç bir karar aldım. Bir kere gemimi Montevideo kapanına soktuktan sonra, mevcut durum ve şartlar muvacehesinde yegâne doğru kararın bu olduğuna halen kaniim.

Gemide kalan cephane ile bir muharebeyi kabul ederek denize çıkmaya teşebbüs etmenin tamamiyle başarısızlıkla sonuçlanacağına müdrikim. Yapılacak yegâne şey; mevcut cephaneyi kullandıktan sonra, düşman eline geçmemesi için gemimin derin suda batırılması idi. Fedakarane bir muharebe vererek, gemimi kısa zaman içinde kısmen veya tamamen düşman eline düşürmektense, bir muharebe etmeden, bütün teçhizatı ile batırmaya karar verdim. İçinde bulunduğum durum ve şartları bilmeyenler tarafından, bilerek veya bilmeyerek bu kararımın şahsi düşüncelerime atfedileceğine ve aynı zamanda yanlış anlaşılacağını tamamen bilmekteyim.

Bu bakımdan başlangıçtan itibaren, bu kararımın kötü talihine katlanmaya karar verdim. Şeref duygusu olan bir komutanın şahsi kaderi gemisinin mukadderatından ayrılamaz.

Komutam altında bulunan personelin selameti hususunda karar sorumluluğunu taşıdığım müddetçe niyetimi geciktirdim.

Limanında bulunduğum hükümetin bugünkü karardan sonra, gemi arkadaşlarım için yapabileceğim hiçbir şey kalmamıştı. Memleketimin içinde bulunduğu mücadelede faal bir görev alamam. Şimdi ancak, ölümümle, Üçüncü Reih'ın harp hizmetinde bulunanların sancak şerefi uğruna ölebileceklerini ispat edebilirim.

Amiral Graff Spee gemisinin intihar sorumluluğunu yalnız ben taşıyorum. Sancağın şerefi için yapılacak olanı, hayatımla ödemekle mesudum. Alman milletinin ve Führerinin davasına ve istikbaline olan sarsılmaz inancımla kaderime razıyım.

Üslerime bildirmeniz ve halk arasında çıkabilecek rivayetler bakımından lüzumlu olur düşüncesiyle, sukunetle düşündükten sonra, gecenin sessizliği içinde size bu mektubu yazıyorum.

Langsdorff
Albay
Batan Amiral Graf Von Spee Komutanı»

Mükemmel bir sefer, beklenmeyen bir suüstü muharebesi ve intihara neden olan bir limanı tercih kararı komutan Langsdorff ve gemisi Graf Spee'nin trajedisi idi.

Graf Spee bu harekâtı süresince 50.089 ton tutarında dokuz gemi batırmasına rağmen, hiçbir İngiliz ticaret gemisi mürettebatı hayatını

kaybetmedi. Komutan Langsdorff, ileri de daha büyük bir başarı ile takip edilecek açık deniz akıncılığının stratejisini tayin etmişti. Kâğıt üzerinde kazanabileceği bir muharebeye girmeyi seçmiş, fakat Komodor Harwood'un toplama kruvazörlerinden oluşan birliğinin kahramanlık ve kararlığı ile dengesi bozulmuş, alt edilmiş ve La Plata açıklarındaki muharebede personelinin 37'sinin kaybı ile sarsılmıştı.

Maddi hasar olarak Graf Spee ciddi yirmiye kadar isabet almıştı. Köprüüstü hasar görmüş, güverte ile sancak bordada öldürücü yaralar mevcuttu.

Alb. Langsdorff, Plata açıklarında bir çıkış harekâtına girişmeye ve eğer durum kötüleşirse gemisini batırmaya yeterli cephanesi olmadığını biliyordu. Şayet Graf Spee, bu çıkış harekâtında başarılı olsa bile, hasar almış durumda, mevcut meteorolojik şartlar altında ve Atlantik'de mevcut diğer suüstü vurucu grupları muvacehesinde Anavatana dönmesi son derece şüpheli idi.

Müttefikler için Graf Spee'nin batışı, deniz muharebesinin leyhlerinde bir başarısı idi. Scapa-Flow'da batırılan HMS Royal Oak'un değerini çok daha fazla karşılıyordu.

30 Aralık 1939 günü Büyükamiral Raeder, Hitler'e verdiği deniz harekâtının sevk ve idaresi ile ilgili raporda Graf Spee olayı şu şekilde ifade ediliyordu:

«Elde yeterli derecede bilgi olmadığından muharebenin taktik gelişimi, HMS Exeter'den neden kurtulamadığı ve Montevideo'ya girme gereği hakkında henüz nihai bir hüküm vermek olanaksızdır. Ancak, geminin limana girişini müteâkip, tamir için müddetin uzatılması sağlanamayınca, bir çıkış harekâtına teşebbüs ederek mevcut bütün cephanesini sarfedip, kinistinlerini açarak La Plata nehri ağzında sığ suda geminin batırılması emniyetli görülmediğinden, gemi komutanının bütün cephaneyi kullanarak gemiyi esaslı surette tahrip kararı tasvip edilmektedir.»

Hitler bu rapor hakkında sadece; HMS Exeter'in de tamamiyle tahrip edilmesi/batırılması gerektiği düşüncesini tekrarlamıştır.

Netice Olarak:

Suüstü kuvveti bakımından hakikaten zayıf durumda bulunan Alman donanmasının ticaret harbi yapmak maksadiyle bu derecede kıymetli bir gemiyi tefrik etmesi, elde edilecek kazanca hiç değmezdi. Nitekim; 50.089 ton tutarında gemi batırabildi. Graf Spee ile Deutschland arasında bir işbirliği ve koordinasyon yoktu. Bu husus sağlansa idi, verimli bir ticaret harbi geliştirilebilir ve belki de geminin mukadderatı da değişebilirdi.

Müttefikler Graf Spee'yi yakalamak için dokuz adet suüstü vurucu grubu teşkil ettiler ki bütün kuvvetler onbeş kruvazör, iki muharebe gemisi ve iki uçak gemisi olarak bir hayli fazla idi. Bu nedenle müttefikler kuvvet inkisamına uğradı.

Graf Spee Atlantik'de 110 gün yaşayabildi. Bu 1939 yılında Atlantik'de korsan harbinin mümkün olduğunun bir delilidir.

Graf Spee'nin sürat azlığı, İngiliz kruvazörlerinden kaçıp kurtulmasına olanak vermedi. Ancak HMS Exeter üzerinde olduğu gibi HMS Ajax ve HMS Achilles üzerinde de kati bir netice almayı başarabilseydi ve bundan sonra muharebeyi kesseydi daha iyi olabilirdi. Böyle yapmayıp muharebeyi kesmesi ve tarafsız bir limana bir an evvel gitmeye çalışması hatadır.

İngiliz Kruvazörlerinin sevk ve idaresi çok iyidir. Üstün düşmana karşı daha zayıf birkaç geminin yapacağı en uygun hareket tarzıdır. Yalnız Graf Spee üzerinde ateş birleştirme iyi temin edilemediği için Graf Spee, HMS Exeter'i bir hayli hırpalamaya muvaffak olmuştur. Ateş birleştirmenin gayesi; birleşmiş ateş altında düşmanı bunaltmaktır.

MAYIN HAREKÂTI :

Alman donanmasına, İngiltere limanları önüne mayın dökme emri daha harbin başında verildi. Almanların taarruzi mayın harekâtı «Gvenzsichevung» kod ismi verilen plan gereğince şiddetli ve yoğun bir şekilde başladı. Bu plan; Alman donanmasına harbin başlangıcında sadece taciz mahiyetinde bir görev tevcih etmekte idi.

Almanların geliştirip kullanmaya başladıkları mağnetik mayınların ilk kurbanı City Of Paris oldu. Amirallik Dairesi Birinci Dünya Harbinde kullanılmış olan dip mayını cinsinde bu mayının magnetik ateşleme mekanizmalı olmasından şüphelendi. Amirallik Dairesinde Tuğamıral Walker Wake idaresinde kurulmuş bulunan Teknik Araştırma Grubu çok daha evvelden araştırmalarına başlamış bulunuyordu.

Yine bu sıralarda İngilizlerin geliştirdikleri yeni bir tip mağnetik mayının bütün tecrübeleri bitmiş, imalatına da başlanmıştı.

Kasım 1939 ayının ikinci haftasında Alman Hava Kuvveti uçakları ile denizaltılarının mayın dökme faaliyeti çok canlı ve dinamik bir şekilde gelişti. Bilhassa İngiltere'nin doğu kıyılarında; liman girişlerine ve deniz ulaştırma yolları üzerine Tip VII ve IX denizaltılar ve HE-95 ve HE-115 deniz uçakları ile mağnetik mayınlar döküldü.

İngiltere batı sahillerine, Kuzey kanalına, St. George kanalına Ekim 1939 ayında Atlantik tipi denizaltılar ile Loch Ewe ve HMS Royal Oak'ın Scapa-Flow'da batırılışından sonra Scapa-Flow önlerine Harbinde kullanılmış olan dip mayını cinsinde bu mayının mağnetik mayın manialarý tesis edildi.

Harbin başında Alb. Dönitz ticaret harbinin arzu ettiği dereceye ulaşacağına; emredilen tahditler ve elde mahdut denizaltı bulunması nedeniyle pek inanmıyordu. Bu durumda; düşmanı imkân nispetinde, karasuları olan üç mil dahilinde zarara sokmayı düşünen Filo komutanı deniazltılar ile limanların önüne ve deniz ulaştırmasının odak noktalarına mayın dökme kararına vardı.

Bu maksat için iki çeşit mayına sahipti. 400-500 Kgr. infilak maddesi ile 25-30 metre derinlikte kullanılabilen TMB ve 1940 yılı başında da sahip olacağı 1000 Kgr. infilâk maddesini havi ve 35 metre derinliğe atılabilen TMC mayınları mağnetik mayın tipinde idiler.

Her iki mayın, olağanüstü mesai sarfeden Amiral Rother'in başkanlık ettiği dairece teknik tecrübeleri başarı ile tamamlanmış yeni silahlardı.

Liman önlerine ve deniz ulaştırmasının düğüm noktalarına mayın dökme yani sığ sularda, genellikle met ve cezir akıntısının mevcut bulunduğu ve düşman karakollarının yakınında icra edilecek bu şekil harekât, denizaltı komutanlarından büyük kabiliyet ve soğukkanlılık istiyordu.

Alb. Dönizt, denizaltılarla mayın dökme harekâtına ilişkin emirleri daha sulh zamanında hazırlamıştı ve harekâtların icrasını mümkün görüyordu.

Kuzey denizindeki mayın harekâtına, teknelerin küçük olması nedeniyle 250 tonluk denizaltılar tefrik edildi.

Alman denizaltıları tarafından Büyük Britanya batı sahili; Loch Ewe, Clyde, Liverpool, Swansea, Bristol kanalı ve Foreland, İngiliz kanalı; Falmouth, Portland, Weymouth, Portsmouth, Dower. Büyük Britanya doğu sahili; Invergordon, Dundee, Firth of Forh, Blyth, Newcastle, Hartlepool, Inner Dowsing, Newark, Cross Sand, Lowestoft, Orfordness, Dungeness, Cromarty, Gerat Yarmouth, Hoofden, Nordhinder ve Flamborough mayınlandı.

18/19 Kasım 1939 gecesi bütün İigiltere sahillerini korku sardı. Liman giriş kanalları çok mükemmel bir şekilde temizlenen ve o zamana kadar belli tiplerden başka bir mayından endişe edilmeyen Kent sahili yakınında dört İngiliz ve bir İtalyan şilebi infilak ederek battı.

Mağnetik mayınlar Birinci Dünya Harbi sonunda keşfedilerek, diğer bazı silahlarla birlikte kullanılmaya başlanmıştı. 1936 yılından itibaren mağnetik mayınlara karşı mukabil tedbirler düşünülmüş olmakla beraber, bunlar sadece yüzen mağnetik mayınlara tatbik edilmekte idi.

Halbuki İkinci Dünya Harbi başında Almanların kullanmakta oldukları mağnetik mayınlar deniz dibine atılıyordu. Çok hassas olan bu mayınlar nispeten derin olan taranmış kanallarda da seyreden gemilere de etkili oluyordu.

Harbin başında bu İngiltere için yeni bir problemdi.

Mağnetik mayınların etkili olduğu bölge süratle Scapa-Flow'dan Dunkerque'e kadar uzandı. İngiltere'nin doğu sahilindeki önemli limanlara giriş-çıkış geçici olarak deniz ulaştırmasına kapatıldı.

HMS Mastiff ve HMS Gipsy muhripleri 21 Kasım 1939 günü mağnetik mayınların kurbanı oldu. HMS Gipsy, Harwich kanalı ortasında, sahil bataryalarının hemen yakınında sulara gömüldü. Aynı gün HMS

Belfort kruvazörü ciddi hasara uğradı. Müteâkip günlerde iki torpidobot ile bir mayın gemisi ağır hasar aldı ve birkaç gün içinde mağnetik mayınlar onbeş geminin kaybına neden oldu.

Mağnetik mayınlar geceleri uçaklar tarafından dökülüyordu. Nerelere düştükleri bilinmediğinden Amirallik Karargâhı sonsuz bir endişe içindeydi. Karşı karşıya kalınan ağır zayiat gerek İngiltere, gerekse bitaraf devletler tarafından şiddetle protosto edildi. İngiltere Başbakanı Chemberlain :

«Bu hareket tarzı Almanya'nın da imza koyduğu uluslararası kanunlara aykırı olup hiç de affedilecek bir suç değildir.» ifadesini kullanarak Almanya'yı suçladı. Başbakan bu ifade ile 1907 Lahey Konferansının : «Düşman sahillerine, ticaret gemilerini tehdit etmek üzere mayın dökülemez.» maddesini kastediyordu.

23 Kasım 1939 günü beklenmedik bir olay Amirallik Dairesine yardımda bulundu. Bir Alman uçağının Thames nehri mansabında Shoeburyness yakınına iki mayın attı. Bu mayınlar bataklıkla örtülü bir plaja düştü ve bu olay civardan tespit edildi.

İngiliz Deniz Kuvvetlerine mensup uzmanlardan Bnb. J. G. D. Ouvry, çok tehlikeli bir hareket olmakla beraber bu mayınlardan birinin ateşleme mekanizmasını çamur içinde el yordamı ile sökmeye teşebbüs etti ve neticede başarılı oldu. Sökülen parçalar Portsmouth'a götürülerek orada incelendi. Çare artık bulunabilirdi.

Gemilere tatbik edilecek elektrik akımı ile gemilerin mevcut mağnetik alanlarını yok etmek, mağnetik mayınlara karşı hassasiyeti düşürecekti. Ayrıca mayın tarama gemilerine monte edilecek «LL» kabloları ile bu tip mayınları taramak mümkün olacaktı.

Bunun üzerine İngiltere ve Fransa'da Degaussing istasyonları kurulmaya başlandı. Ahşap gemilerin yedekte çektiği kabloya elektrik akımı verildiğinde bu kablonun meydana getirdiği mağnetik saha, mağnetik mayını, gemiye zarar vermeyecek bir mesafede infilak ettirerek yok edebiliyordu.

Alman deniz uçakları ve denizaltı gemileri, İngiltere'deki üs ve liman ağızlarına döktükleri mayınlardan başka Kuzey Denizi'nin muhtelif kısımlarına da mayın döktüler. Almanların bütün stoklarını kullanarak 22.000 mayın döktükleri belirtilmektedir.

Muharip devletler, uluslararası kanunlara göre, bitaraf deniz ticaretini sekteye uğratmamak üzere tesis ettikleri mayınlı sahaların hudutlarını ilan ettiler.

İngiltere Amirallik Dairesi, Aralık 1939 ayında 56 derece 00 dakika kuzey enlemi ile Almanya sahilleri arasında ve 05 derece 00 dakika Doğu boylamına kadar olan sahaya taarruzi maksatlı bir mayın tarlası tesis etti. Ayrıca Almanların aynı maksatla dökecekleri taarruzi mayınlara mukabil de Alman koridoru adı altında diğer bir tedafüi mayın manıası tesis edeceğini ilan etti.

Bundan başka Amirallik Dairesi İngiltere'nin doğu sahillerini taarruzdan korumak maksadiyle baştan aşağı 450 mil uzunluğunda bir mayın maniası daha tesis etti ve bu mayın maniasının her iki nihayetinde de birer geçit bıraktı.

Almanlar mayın tekniklerini geliştirmeye devam ettiler. Bazı mayınlar değişik tonajda gemiler geçtikçe infilak etmeye başladı.

Böylece manyetik mayın geliştirip kullanan Almanya ile mayın mukabil tedbirlerini geliştirmeye çalışan müttefikler arasında teknik bir mücadele başlamış oldu.

Mıknatisi mayınlar bilhassa Borkum, Nordeney ve Sylt adalarındaki deniz üslerinden havalanan Heinkel uçakları tarafından dökülmekte idi. Bu uçaklar, İngiltere'nin batı sahillerine ulaşabilecek bir menzile sahip olmadıklarından batı sahilleri oldukça sakin günler yaşadı.

İngiliz Hava Mareşalı Harris; Alman deniz uçaklarının konuşlandırılmış olduğu üslere devamlı taarruzlar tertipledi ve mağnetik mayın taşıyan uçakları ekseriya hava alanlarında tahrip etmeyi başardı. Mareşal Harris, o esnada hakim olan ruh haletini belirtecek mahiyette raporunda şunları yazmıştı :

«Harbin başında, bu üslere yakın yaşayan balıkçı halka isabet eder endişesi ile düşman deniz uçaklarının harekâta kalktıkları üslerin bombardımanı men edilmişti.»

Bütün tedbirlere rağmen yine de ciddi kayıplara maruz kalınmaktaydı. 4 Aralık 1939 günü Anavatan Filosu sancak gemisi HMS Nelson bir mağnetik mayın yarası aldı ise de üsse avdet etmeyi başardı. Ancak gemi uzun süre kullanılamaz bir durumda kaldı.

1940 yılına kadar geçen süre içinde çeşitli tip harp gemileri mayına çarparak battı ise de başlangıçta çok büyük bir tehlike oluşturmuş olan bu silah facia tesirini gün geçtikçe kaybetmiş bulunuyordu.

Birçok yeni keşiflerinde olduğu gibi Almanlar mağnetik mayınları da yeterli derecede geliştirmeden ve yeterli sayıda üretmeden kullanmaya başlamışlardı.

İngiltere, ancak 1940 yılı ilkbaharında mağnetik mayınlara karşı mukabil tedbirleri etkili olarak uygulamaya başladı.

İNGİLİZ DENİZALTI HAREKÂTI :

II nci Dünya Harbinin başında, İngiltere'nin zaten az olan denizaltı gemilerine, yalnız Alman harp gemilerine hücum ediniz emri verilmişti. Bu hata Nisan 1940 ayına kadar devam etti. Bu yanlış ve faydasız emrin iptali ile 1940 yılı Nisan ayından itibaren düşman ticaret gemileri, denizaltılar için mühim birer hedef oldular.

İkinci Dünya Harbi başlangıcında İngiliz Deniz Kuvvetlerinin elinde; Çin, Malta ve Anavatan sularında üslenmiş elliyedi adet denizaltı

vardı. Bu kuvvet, 350'si subay, 2800'ü Astsubay ve Er olmak üzere, ana gemiler personeli ile birlikte 5150 kişiyi bulmakta idi ki, bu da bütün deniz kuvvetleri personelinin % 4'ünü bile bulmuyordu.

1939 yılının Eylül ayında, İkinci Dünya Harbi başlamadan, İngiliz denizaltıları Haligoland körfezini kontrol altında bulunduruyor, İskoçya ile Norveç arasında da sahil hava kuvvetleri ile koordineli karakol görevi icra ediyorlardı. Bu ilk önlemler Alman cep; muharebe gemileri Graf Spee ve Deutschland ile lojistik destek gemilerinin Atlantik'e çıkmalarına engel olamadı.

Eylül 1939 ayının ortalarında denizaltı karakol hattı İskoçya Norveç hattından Skagerrak'a intikal ettirildi. HMS Sturgeon denizaltısı, Heligoland körfezinde denizaltılar için ağ maniası döşeyen bir gemiyi batırarak ilk başarıyı sağladı. Daha sonra 4 Aralık tarihinde HMS Salmon denizaltı gemisi U-36 Alman denizaltısına hücum ederek ilk defa denizaltıya karşı denizaltı harbinin (SSK) başarısını sağladı.

Uluslararası hukuk kuralları Kuzey Denizi'nde; denizaltı harekâtının üzerinde bir gölge idi. Denizaltı komutanlarından şüpheli ticaret gemilerini durdurup aramaları ve İskandinav ülkelerinin tarafsızlığına da riayet etmeleri istenmişti. Bu emir uyarınca, HMS Salmon denizaltısı, Alman ticaret gemisi Bremen'in hakikatte kıta nakli için kullanılmasına rağmen ikibin yarda mesafesinden geçip gitmesine müsaade etmişti.

1939 yılı sonunda İngiliz denizaltı kuvveti yeniden organize edildi. I nci ve II nci denizaltı filotillalarından alınan dokuz adet « S » sınıfı denizaltı ile Anavatan sularında bulunan III ncü denizaltı filotillası ve IV ncü filotilladan alınan dört adet « O » ve « R » sınıfı denizaltı ile Doğu Hind adalarında VIII nci denizaltı filotillası teşkil edildi. Anavatan sularında bulunan denizaltı filotillaları yeni inşa edilen ve onarımdan çıkan « R » sınıfı (HMS Severn ve HMS Clyde) denizaltılarıyle takviye edildi.

Güney Atlantik'de karakol görevine tevcih edilen bu denizaltıların harekâtı başarısız oldu. Samanlıkta iğne aramaya benzer bu harekât, denizaltıların yanlış kullanılmakta olduğunu gösterdi. Ancak bu harekât tarzına Mart 1940'a kadar ısrar edildi.

1939 YILI SONLARINDA HAREKÂT TARZLARI VE DENİZ HAREKÂTI :

Graf Spee'nin 22 Kasım 1939 günü St. Helene gemisini batırdığı gün, Büyükamiral Rader, Hitler'e deniz harbinin sevk ve idaresi ile ilgili raporunu sunuyordu.

İsveç karakol gemilerinin Alman gemilerini taciz etmesi Hitler'i fazlasıyle sinirlendirmişti. Belt ve Sund Boğazları güney bölgelerinde Danimarka ve İsveç karasularının kapatılmasını emretti.

Büyükamiral; Muhriplerle Kuzey Denizi'nde icra edilmiş olan mayın harekâtının başarılı olduğunu ve Thames ile Humber önlerine 540 kadar mayın döküldüğünü, denizaltı gemileri ile İngiltere adaları Doğu ve Batı kıyıları açıklarına dökülen mayınların 150 kadar olduğunu ve mayın harekâtına devam edileceğini, uçaklar tarafından da son üç gün içinde, Thames açığına 17, Harwick açığına 24 ve Humber açığına da 36 mayın döküldüğünü açıkladı.

Mayın harekâtı detayları ile tartışıldı. Direkt ve Endirekt etkileri görüşüldü. Bu harekâtın, düşmanda bir çekingenlik yarattığı gibi, deniz ulaştırmasını sekteye uğrattığı, geciktirdiği ve başka terminal limanlar kullanma zorunluğu yarattığı, netice de navlunların ve sigorta primlerinin de yükselmesine neden olduğu kabul edildi.

Mayın harekâtına mümkün olan şiddette devam edilecekti. Büyükamiral Raeder'in 1 Aralık 1939'da İngiltere adalarının karayelinde bir mayın sahasının ilan edilmesi önerisi Hitler tarafından uygun karşılandı.

Deniz Kuvvetleri Başkomutanı, denizaltı harbinin daha fazla şiddetlendirilmesini haklı gösterebilmek için gelecekteki politik ve askeri gelişmeler hakkında bilgi talep ettiğinde Hitler; icra edilecek şiddetli bir denizaltı harbinin düşman ve tarafsız ülkelerin protestolarını artıracağı düşüncesiyle, havalar müsait oluncaya kadar, asla denizaltı harbinin azami dereceye çıkarılmasını uygun bulmadığını, deniz harbinin şiddetlendirilip şiddetlendirilmemesi hususuna, kara harekâtının gelişmesine bağlı olarak karar vereceğini açıkladı.

Grap Spee ve Deutschland'ın avdetleri üzerinde görüşüldü ve adı Lutzow olarak değiştirilmiş bulunan Deutschland'ın Ocak 1940 ayında tekrar harekâta başlaması, teçhizi tamamlanmış olan yardımcı kruvazörlerin harekâta en kısa zamanda sevk edilme esasları görüşülüp, Gneisenau ve Scharnhorst muharebe kruvazörlerinin 21-27 Kasım 1939 tarihlerinde icra edecekleri harekâtın detayları tespit edildi.

Ekonomik harp konusunda Büyükamiral Raeder'in; «Danimarka İngiltere'ye gıda maddesi vermektedir. Diğer yönden İngiltere tarafsız ülke gemileriyle taşınmakta olan Alman ticari eşyasına taarruza geçecek olursa İngiltere'nin İskandinav memleketleri ile Danimarka'ya yaptığı kömür ihracatı kesilmelidir. Almanya-Danimarka Anlaşması feshedilmelidir. Bu suretle sözü geçen memleketlere kömür ihracımız artacak ve bu da İngiltere'nin harekât tarzına kısmen bir mukabele olacaktır» önerisi Hitler tarafından uygun karşılandı ve Hitler gerektiğinde kendisine danışılmadan bu hususta karar alınabileceğini ifade etti.

Deniz Kuvvetleri Başkomutanı, deniz kuvvetlerinin düşmana nazaran çok zayıf bulunuşundan ötürü, büyük ölçüde Deniz-Hava Kuvvetine ihtiyacı olduğunu ve bugüne kadar yapılan çalışmalardan bir netice alınmadığını ifade ederek Hitler'in yardımcı olmasını rica etti. Görüşme; Japonya'nın Almanya'ya denizaltı vermesi ve Japonya üslerinden faydalanma, İtalya'dan denizaltı gemisi talebi hususlarının gözden geçirilmesi ile son buldu.

Toplantıyı müteakip Alman Deniz Kuvvetleri Başkomutanlığınca İskoçya açığındaki mayınlı saha emri yayınlandı.

«ALMAN DENİZ KUVVETLERİ BAŞKOMUTANLIĞI

İSKOÇYA AÇIĞINDAKİ MAYINLI SAHA HAKKINDA TALİMAT

PLAN : İngiltere Adaları doğu sahilindeki deniz ulaştırmasının etkili bir şekilde felce uğratılması maksadıyle, İskoçya açığında bir mayınlı sahanın ilânı öngörülmektedir.

Gemilerin bu saha içinde mayına çarptı kanaatini yaratacağından, denizaltı gemilerimiz tarafından ihtarsız olarak batırılabileceklerdir.

Bu mayınlı sahanın ilânında, tarafsız gemilerin taciz edilmesi maksadı bulunmamakta olup, sadece düşman askeri nakliyatına karşı alınmış iptidai bir tedbir düşüncesi hakimdir ve bu husus aşikârdır. Bir defa ilân edildikten sonra, bu sahanın ilân edilmiş olan İngiliz sahasına kadar güneye uzatılması planlanmıştır.

PLANIN İCRASI : 1 Aralık 1939 günü radyo ile aşağıdaki denizcilere ilân yayınlanacaktır :

(Alman Hükümeti, İngiliz Kuvvetleri ve Üslerine karşı icra edilen harekâtın bir kısmı olarak, aşağıdaki sahanın, bu andan itibaren mayınlı olduğunu ilân eder : Kuzeyde Kinnaird Burnundan geçen enlem dairesinden 00 derece 30 dakika Doğu boylamına, Güneyde St. Abb's Burnundan geçen enlem dairesinden 01 derece 30 dakika Doğu boylamına ve Doğuda bu iki nokta arasını birleştiren hat arasındaki saha).

Şimdilik bilfiil mayın dökülmeyecektir. Denizaltı Filosu Komutanlığına, 2 Aralık 1939 tarihinden başlamak üzere, harekât müsaadesi verilmiştir.

Denizaltı gemileri planın ruhuna uygun olarak, kendilerini göstermeyeceklerdir.»

Paraf : Assmann **Büyükamiral Raeder»**

Alman deniz sevk ve idare makamı, 21-27 Kasım 1939 günleri arasında Graf Spee'nin Atlantik'deki harekâtını endirekt desteklemek maksadiyle bir harekât planladı. Amiral Marschall komutasında Scharnhorst ve Gneisenau muharebe kruvazörleri, İngiliz anavatan filosu birlikleri ile bir çatışmaya girmeden Atlantik'e çıkıp müttefik konvoylara taarruzlar tertipleyeceklerdir.

21 Kasım 1939 günü iki muharebe kruvazörü Wilhelmshaven'den denize açıldı. Alman istihbarat teşkilâtı bu arada İngiliz anavatan filosuna mensup gemilerin oldukça dağınık bulunduğunu ve Alman muharebe kruvazörlerine bir tehlike teşkil etmeyecek kadar uzaklıkta bulunduklarını değerlendirmişti.

Örneğin; HMS Nelson ve HMS Rodney zırhlıları Clyde Üssünde, HMS Hood ile Fransız muharebe kruvazörü Dunkerque Plymouth'da bulunuyor ve bir kruvazör filosu da Rosyth Üssünde yakıt ikmali yapılıyordu. HMS Furious uçak gemisi ile HMS Repulse zırhlısı Nova Scotia'ya intikal ettirilmiş, U-47'nin Scapa-Flow Baskını sonrası İngiliz Anavatan Filosu ünitleri güneydeki daha emniyetli üslere kaydırılmıştı.

Amiral Marschall, Kuzey Denizindeki kötü hava şartlarından istifade ederek İzlanda ile Orkney Adaları arasındaki karakoldan kolaylıkla sıyrılıp geçebileceğine inanıyordu. Bu karakol hattı yaklaşık olarak bin mil uzunluğunda idi ve eski tip kruvazörler ile yardımcı kruvazörler tarafından kontrol altında bulunduruluyordu.

Alman suüstü birliği için tehlike teşkil edebilecek dört modern kruvazörden HMS Glasgow, Shetland'ın kuzeydoğusunda, HMS Norfolk ile HMS Suffolk Danimarka geçişinde, HMS Newcastle ise Faroes ile İzlanda arasındaydı. İşte bu durumda sadece HMS Newcastle kruvazörü Alman suüstü birliğinin rotası üzerinde bulunuyorsa da çok uzaklardaydı.

Fazlasıyle geniş bir alanın karakol altında bulundurulması için yeterli sayıda kruvazörlere sahip bulunmayan İngiliz Deniz Kuvvetleri, harbin ilânı ile birlikte süratli yolcu gemilerine el atarak bunları silahlandırmış ve yardımcı kruvazör olarak da göreve tevcih etmişti. Yardımcı kruvazörler ablukayı yarmaya teşebbüs edecek ticaret gemilerine karşı etkili iseler de Alman muharebe kruvazörlerine karşı koymaları beklenemezdi.

23 Kasım 1939 Perşembe günü saat 15.00 civarında 63 derece 40 dakika kuzey ve 11 derece 29 dakika batı mevkiinde bulunan, süratli yolcu gemisi iken yardımcı kruvazör olarak teçhiz edilip göreve sevk edilen 16.697 tonluk Rawalpindi yardımcı kruvazörü, Scharnhorst'u gördü. Rawalpindi komutanı E. Alb. E. C. Kennedy bu gemiyi Alman cep zırhlısı Deutschland olarak değerlendirdi.

Işıldakla Rawalpindi'ye durmasını emreden Scharnhorst, geminin durup teslim olacağını veya yakındaki buzullar arasına girip kaçmaya çalışacağını tahmin ediyordu. Bu seçeneklerden diğer bir başkası da karşı koymaktı ama bu gemi için ölüme gitmekti.

Rawalpindi ilk başta sis şamandıralarını atıp kaçmaya kalkıştı. İlk ihbar mermisinin çok yakınına düşmesi ve sancak tarafında da diğer bir harp gemisinin belirmesi Rawalpindi'yi şaşırttı. Gelen HMS Newcastle kruvazörü olabilirdi. Ancak yeni gelen geminin görünüşü kaçmaya çalıştığı düşman gemisinin ayni, amiral Marschall'ın sancak gemisi Gneisenau idi. Rawalpindi komutanı yanıldığını anladığında iki gemi arasında kalmış bulunuyordu.

Scharnhorst üç kez teslim ol çağrısında bulundu. Geminin sancağını indirip teslim olması beklenirken bütün toplarıyla muharebeye girdiği görüldü. İki Alman gemisinin mukabil ateşi altında kalan Rawalpindi, bu mücadeleyi sonuna kadar sürdürdü ve cephaneliğine isa-

bet eden bir mermi sonucu 16.25'de 267 personeli ile infilâk ederek battı.

Bu çatışmayı müteakip Alman suüstü birliği başkaca bir harekâta girişmeden üssüne döndü.

Alman Donanması Aralık 1939 ayında da Kuzey Denizi'nde harekâtını sürdürdü. 12 Aralık 1939 gecesi, Köln, Leipzig ve Nurnberg hafif kruvazörleri refakatteki beş muhrip ile Kuzey Denizi'ni geçerek Tyne açıklarında büyük bir alana mayın döktü. 13 Aralık günü şafak vakti Heligoland Adası civarında karakol görevinde bulunan HMS Salmon denizaltı gemisi geri dönmekte olan Alman suüstü birliği ile temas temin etti ve hücum geliştirdi. Nurnberg ve Leipzig hafif kruvazörleri torpido isabeti aldı. Her iki kruvazör de limana dönebilmesine rağmen Nurnberg Mayıs 1940, Leipzig ise Aralık 1940 ayına kadar hizmet dışı kaldılar.

Avrupa'nın politik durumu, Aralık ayı sonlarında hâlâ oldukça seyyal şeklini muhafaza ediyordu. Tarafsız ülkeler, mümkün olduğu kadar tarafsızlıklarını muhafaza etmeye karar vermiş olmakla beraber, pek rahat durmuyorlar; muharip olanlar da bir genel harbin gereklerini uygulamak istemiyorlardı.

Hitler, Hollanda-Belçika ve Danimarka'nın işgaline ait planları hazırlarken, müttefikler de ,harp gereksinmeleri için, geniş sanayi kaynaklarını organize ediyor ve silah imalatını artırıyorlardı. Bununla beraber, her iki tarafın hazırlıkları hakikatte pek fazla sayılmazdı.

Alman Deniz Kuvvetleri Başkomutanı Büyükamiral Raeder, 25 Aralık 1939 günü yüksek rütbeli kurmay subaylarını toplayarak, politik gelişmeler hakkında aşağıdaki yazılı açıklamasını yaptı :

«Uluslararası politik durumda ortaya çıkmış olan en önemli olaylar hakkında açıklamada bulunacağım. Yine bu arada batıdaki düşmanlarımızın askeri kuvvetinin bir değerlendirmesini yapıp, genel duruma nazaran Hitler'in kararlarını açıklayacağım. Bu bilgiler yalnız burada bulunanlar içindir. Daha ast makamlara bildirilmeyecektir.

RUSYA : Halen harbe muktedir değildir. Stalin başta kaldığı müddetçe, yapılan anlaşmaya sıkı sıkıya sadık kalacağı şüphesizdir. İngiltere, Türkiye vs. karşı herhangi bir büyük harekâta geçmesi de umulamaz. İran'daki Alaka Bölgesini ki bu Acem Körfezidir, genişletmesi muhtemel olup, bu da Alman dış politikası ile desteklenecektir.

Stalin işbaşından uzaklaştırıldığında veya ölümü halinde, Rusya'nın iç politik durumunda bir istikrar ve kuvvetlenme olabildiği takdirde politik durumu değişebilir.

İTALYA : Duçe, Büyük Roma İmparatorluğunu yeniden tesis edebilme olanağına bağlı bulunmaktadır. Almanya'nın askeri durumu daha elverişli bir duruma erişir erişmez, Italya'nın fiilen Almanya tarafında yer alması beklenmektedir. Duçe ve etrafını sarmış olan Faşistler, bu politikanın yegâne güdücüleri ve taraftarlarıdırlar. Bütün bun-

lara rağmen kral ailesi, etrafındakilerle birlikte bu politikaya karşıdırlar.

Duçe öldüğü takdirde, İtalya'nın politik durumunun değişmesi ile birlikte Anti Alman olması çok muhtemeldir.

İSKANDİNAV MEMLEKETLERİ : Bu memleketler halen, Alman-Rus baskısı altında tarafsız durumdadırlar. Hakikatte sosyalist parlementer hükümetler Nasyonel Sosyalizm'in düşmanıdırlar. Eğer Almanya'nın durumu sarsılacak olursa, bu devletlerin durumunun değişmesi de muhtemeldir.

GÜNEY DOĞU AVRUPA DEVLETLERİ : Rusya'nın baskısı altında tarafsız olan bu devletler, ayni zamanda büyük ölçüde bizimle işbirliği arzusundadırlar. Yugoslavya'nın durumu, İtalya'nın durumu ile açıklığa kavuşmuştur.

HOLLANDA - BELÇİKA : Filamanlar hariç, halkın batı demokrasilerine olan sempatisi fazladır. Bu devletler, halen Almanya'nın baskısı altında tamamen tarafsızdırlar. Eğer, İngiltere ve Fransa'nın askeri gücü artar ve Almanya sarsılacak olursa, bu devletlerin tarafsızlık durumunun, batı devletleri lehine değişeceğinden şüphe duyulmamaktadır.

BÜYÜK BRİTANYA : Almanya'ya karşı tam bir imha harbine karar vermiştir. Halen yeterli derecede silahlanmış değildir. Henüz ordusunun miktarı az, eğitimi yetersiz ve modern harp silahlarından mahrumdur. Deniz Kuvvetleri, Birinci Dünya Harbine nispetle bir hayli azalmış olup, ancak denizaşırı deniz ulaştırma yollarının mahdut ölçüde emniyetini sağlayabilecek kadardır. 1941 yılına kadar İngiliz Deniz kuvvetlerinin güçlendirilmesine maddeten imkân yoktur.

Hava Kuvvetleri, Fransa'nın Hava Kuvvetleri de dahil, taarruz ve savunma bakımından, şimdiki Alman Hava Kuvvetlerinden zayıftır.

FRANSA : Oldukça iyi eğitim görmüş bir ordusu olmakla beraber, modern harbin icaplarına göre teçhiz edilmiş değildir. Top ve cephanesinin çoğunluğu, Birinci Dünya Harbinin malzemesidir. Deniz Kuvvetleri, denizaşırı topraklarının savunulması için, oldukça kuvvetlendirilmiştir.

Sonuç : Her iki batı devletinin, denizaşırı malzeme ile kuvvetini artıracağı muhtemeldir. Silah bakımından, bir ilâ iki yıl içinde Almanya'ya eşit olabilirler. Halen, askeri bakımdan Almanya belirli surette üstündür. Doğu'da Almanya'nın askeri mecburiyetleri bulunmamaktadır. Elli yıldan beri, ilk defa tek cepheli bir harp mümkün olmuştur. Almanya tedafüi durum alacak olursa, yalnız askeri bakımdan değil, ayni zamanda dış politika itibariyle, Almanya'nın durumu ağır ağır bozulacaktır. Zafer, ancak taarruzi harekâtla elde edilebilir.

Karar: Batıda taarruzi harekâtla ve kanal kıyısındaki Fransız arazisine girmekle, denizaltı, mayın ve hava kuvvetleriyle İngiltere'ye karşı taarruzi harp için elverişli stratejik üsler elde etmeye çalışılacaktır. Alman sınırının batıya sürülmesiyle, Alman sanayii için esas bölüm olan Ruhr savunulabilir. Zafer elde edildikten sonra tarafsızlık meselesinin sözü geçersizdir.

Führer, Almanya'nın deniz harbi konusunda özel takdir ve teşekkürlerini bildirmektedir.»

Bu sıralarda İngiliz'ler, Almanların magnetik mayın kullanmalarına karşı bir misilleme olarak mağnetik mayın dökmeye başladılar. Bütün Alman ihracatının kontrobant addedilerek müsadere edilmesi kararını açıkladılar.

27 Aralık 1939 günü İngiltere ve 28 Aralık 1939 günü de Fransa bu hususta birer kanun çıkararak durumu bütün dünya kamuoyuna bildirdiler.

Kontrobant evvelce yalnız ithal mallarına uygulanırken bu defa ihracat mallarına da getirilmişti.

Japonya, Hollanda, Belçika, Danimarka ve İsveç bu davranışı protesto edince politik ortamda bir bulanıklık ortaya çıktı.

Uzun zamandanberi İngiltere'nin muhasarası üzerinde gayret sarfeden Büyükamiral Raeder, bunu bir fırsat bilerek değerlendirmek istediyse de Hitler müsaade etmedi. Zira Hitler; İngiltere ve Fransa'nın hareket tarzları ile hoşnutsuzluklarını belirten tarafsızları kendi tarafına çekmeye gayret ettiği bu sırada ve, daha henüz Hollanda-Belçika'nın istilâsına hazır bulunmadığından, tarafsız deniz ulaştırmasına yapılacak gereksiz taarruzlarla işlerin bozulmasını istemedi.

Almanya'nın politik ve stratejik durumu, Aralık 1939 sonlarına doğru daha fazla açıklık kazanmaya başlamıştı. Graf Spee cep muharebe gemisinin kaybı, deniz kuvveti dengesini şiddetle sarstı ise de, bunun, İtalya'nın harbe girmesinden önce uzun sürmeyeceği belli idi. Denizaltı harbi yakında yapılacak olan Hollanda, Belçika ve Norveç harekâtından ötürü elan tahditli sürdürülmekte ise de, bilfiil mayın dökülmeksizin mayınlı sahalar ilan edilmesiyle, mayın bahanesiyle zayiat uluslararası hukuk bakımından kamufle edildiğinden, tarafsız gemilere yapılacak denizaltı taarruzlarının belli olmayacağı ümit edildi.

Politik ve askeri stratejik bütün meseleler, 30 Aralık 1939 günkü yılın son toplantısında gözden geçirildi.

Deniz Kuvvetleri Başkomutanı Büyükamiral Raeder'in bugün Hitler'e arzettiği rapor şöyle idi:

«Baltık Denizi; Rusya'nın Finlandiya'ya karşı icra ettiği deniz harbi sırasında batan Alman ticaret gemilerinin adedinde bir artma müşahade edilmiştir. Ancak şimdi Rusya, Alman bandırasına karşı saygı göstermektedir. Alman gemilerinin Lulea'dan maden cevheri taşımaları hakkında bir anlaşmaya varılmıştır.

Tarafsız gemilerin, İsveç karasularını kullanarak İngiltere'ye yaptıkları deniz ulaştırmasının artmış olması, Almanya'nın deniz harbini icrada fazlasıyle güçlük yaratmaktadır. Bu nedenle; İsveç karasularını mayınlama maksadıyle, İsveç hükümeti üzerinde şiddetli bir baskı yapılmalı ve bu suretle Sund geçidi güneyindeki bütün deniz trafiği, müşterek karakolun kontrolü altında bulunan Alman mayın tarlaları geçitlerinden geçirilmelidir.

İskandinavya; Norveç'in İngiltere eline düşmemesi şarttır. Gayri nizami kuvvetler veya gönüllüler kullanarak, İngiltere'nin baskın tarzında Norveç'i istila etme tehlikesi mevcut bulunmaktadır.

Bu bakımdan, hazır ve tetikde bulunmamız gereklidir. Norveç ve hatta muhtemelen İsveç'den ciddî bir mukavemet beklenemez. Norveç yüksek askerî kademelerinin düşünceleri birbirlerinden tamamiyle farklı bulunmaktadır. Bir kısmı, Rus'ların güçlülüğüne binaen Tromsoe'yi işgal edeceğine inanmakta; diğer bir kısmı da, Norveç'in Almanya ile Rusya arasında taksimi işinin hazırlanmış olduğuna inanmaktadırlar. Kuzey Deniz Yolu; Yardımcı kruvazörler ve cep zırhlıları gibi Alman gemilerinin avdeti bakımından, Moskova'da deniz ataşeleri arasında Kuzey Deniz Yolunun kullanılması hakkında yapılan görüşmeler de bir gelişme kaydedilmiş bulunmaktadır. Sorumluluğu ast makamların yüklenmemesi durumunda, daha üst seviyede görüşmelerin başlatılması ve politik baskı yapılması düşünülmektedir.

Kuzey Denizi'nde Deniz Harbi; İngiltere Adaları doğusu boyunca tesis edilmiş bulunan mayın kuşağı, Aralık 1939 ayında muhrip ve denizaltıların döktüğü mayınlarla genişletilmiştir. Yine bu arada denizaltılarımız, batı kıyıları boyunca tesis edilmiş olan mayın sahalarının genişletilmesine devam etmektedirler.

Tamamen tedafüî bir tedbir olarak; İngilizler, bütün doğu kıyılarını tehlikeli bölge olarak ilan etmiş olup geceleri de sahil fenerlerini söndürmektedirler. Kuzey ve Güneydeki giriş bölgelerinde yoğun bir deniz trafiği düğümü bulunduğundan, denizaltı gemilerinin torpido hücum imkânları son derece elverişli olarak devam etmektedir. Deniz ulaştırmasını güneyde de felce uğratabilmek maksadıyle mayın dökmek gerekmektedir.

Yeni duruma göre aşağıdaki tertipler alınmış bulunmaktadır :

— Mayın manialarıi ile korunan doğu kıyıları iç sularında, himayesiz veya konvoy halinde seyreden ticaret gemilerine, hava kuvvetleri başkomutanlığınca taarruzlar tertiplenecektir.

— Deniz Kuvvetleri Başkomutanlığınca, tarafsız devletlere ilk ihtar yapıldıktan sonra, Downs'a girip çıkan veya buraya demirleyen tarafsız bandıralı gemilere de hava taarruzlarının tertiplenmesi hususu, Hava Kuvvetleri Başkomutanlığından talep edilmiştir. İngiliz Deniz Kuvvetlerinin emir ve kontrolü altında seyreden bu gemilerin bir nevi konvoy halinde oldukları kabul edilmektedir.

Tarafsız gemilere bir ihtar yapılması zamanı gelmiştir. Muhtemelen en uygun zaman, harbin genel olarak şiddetlendirilmesine başlama zamanı olacaktır.

Mayın harekâtımızın yaratmış olduğu etki şu şekildedir: İngiliz ve tarafsız ticaret gemileri büyük kayıplar vermişlerdir. Tarafsız gemilerin cesareti tahmin etmediğimizin üzerinde kırılmış bulunmaktadır. Diğer taraftan İngilizler, batan gemilerle münferit mayınların ortadan kalkmasından faydalanarak muntazam geçit yolları açabilmektedirler. Tarafsız gemi kaptanlarının ifadelerinden; birçok gemi leşlerine rağmen ,gündüzleri seyrü sefer devam etmektedir. Meydana gelen gediklerin ve tesis edilen geçitlerin kapatılması maksadiyle havadan devamlı surette mayın dökülecektir.

Torpido hücumları ve suüstü gemileriyle işbirliği maksadiyle, Ocak 1940 ayı içinde fazla miktarda denizaltı gemimiz harekâta hazır olacaktır.

Suüstü kuvvetlerimiz Ocak 1940 ayının ikinci yarısından itibaren harekâta hazır olacaklardır. Ancak icra edecekleri harekât; Graf Spee ve Deutschland gemilerinin Atlantik'de bulunmayışlarından güç şartlar altında geçecektir.

İki ilâ üç muharebe kruvazörü, beş ilâ altı muharebe gemisi ile üç ilâ dört kruvazörden oluşmuş büyük çapta bir İngiliz kuvveti Kuzeyde toplanmış bulunmaktadır.

Lützow'un tamiri ile ilk yardımcı kruvazörlerin tadili işi Ocak 1940 ayı sonlarında tamamlanacak ve Şubat ayı ortalarında bu gemiler harekâta hazır olacaklardır.

İtalya'nın harbe girişi, bir kısım İngiliz Kuvvetlerini Akdeniz'e çekeceğinden, Atlantik'deki harekât durumu lehimize hafifleyecektir. Hava harekâtı bakımından düşman Kuzey Denizi'nde büyük bir faaliyet göstermektedir. Donanma, fazlasiyle süratli ve sıhhatli hava keşfine ihtiyaç duyduğundan yeterli sayıda keşif görevi yapacak uçağa gereksinme vardır. Halen bu husustaki görüşmelerde ilerleme kaydedilmiş bulunmaktadır. Radar cihazı maksada uygun olarak geliştirilmiş olup, kıyı savunmasında, düşman taarruzlarını haber veren başlıca vasıta haline gelmiştir.

Denizaltı Harbi; Özel bir deklarasyona gitmeden harekâtı şiddetlendirmede yarar olduğunu bundan önceki tecrübelerimiz göstermiştir. Harbin genel olarak şiddetlendirileceği deklere edilecekse bunun detayları ihtiva etmeksizin yapılmasında yarar vardır. Daha önceleri sizin tasvip ettiğiniz esaslar dahilinde harbi şiddetlendirmek için kuvvetlerin hazırlık durumu ve genel politik durum muvacehesinde ne yapmamız gerektiğini tespit edebilmemiz için şimdiden yetki verilmesi zaruridir.»

Hitler ile görüşmesini tamamlayan Büyükamiral Raeder, karargâhına şu açıklamaları yaptı :

«Aşağıda açıklayacağım hususları Hitler onaylamış bulunmaktadır :

— Başta Yunanistan olmak üzere; İngiltere'ye ticaret gemisi satan veya ödünç veren bütün devletlerin ticaret gemileri, bazı bölgeler-

deki tahditler hariç tutulduğunda duruma göre, Amerika tarafından ilan edilen bölgeler içinde, bütün denizaltı gemileri tarafından torpidolanabilir.

— Bütün denizaltı gemileri, Amerika tarafından ilan edilmiş olan harp bölgeleri içinde, mayın nedeniyle olduğu iddia edilebileceğinden; örneğin; Bristol kanalında, ihtarsız olarak bütün ticaret gemilerine taarruz edebilirler. Dost ülkeler bundan istisna edilecektir.

— Führer, genel olarak harbin şiddetlendirilmesi zamanına kadar, veya taarruzun çok gecikmesi halinde, taarruz yerine ikame edilecek tedbirlere başlanıncaya kadar, İngiltere Harp Kabinesi tarafından verilmiş olan emre cevap verme hakkını muhafaza etmektedir.

— Dost devletlere, bundan önceki görüşlere göre muamele edilecektir.

— İtalya Hükümeti, emin bir limanın tahsisi için bir öneride bulunmuştur. Ancak Deniz Kuvvetleri Başkomutanlığı, bütün limanların mayınlanmış olmasından ötürü, maalesef bunun mümkün olmayacağı cevabının verilmesini bildirmiştir.

Denizaltı ve uçaklarla dökülen mayınların mevkilerini sıhhatle tayin etmek mümkün olamadığından, Alman Hükümeti hiçbir surette garanti verememektedir. İtalyan gemileri İngiliz kılavuzlarından alacakları bilgilere göre seyir yapacaklardır.

Denizaltı İnşa Programı; Harp Kuvvetleri Yüksek Komutanlığı Kurmay Başkanı ile, 1 Ocak 1942'de şimdikinden 316 fazla denizaltı gemisi sağlayacak olan denizaltı inşa programı üzerinde, yapılan görüşmeler sonuçlanma safhasındadır. Bu husus başta kalay olmak üzere, gelecek yıllar için Deniz Kuvvetlerimize ayrılmış olan madenlerin çekilmesiyle yapılacaktır. Harp Kuvvetleri Yüksek Komutanlığı Kurmay Başkanı bu hususu teyid ve daha fazla kalay temin edilip edilemeyeceği hakkında, sanayinin esaslı surette araştırılmasını emretmiştir. Bu programın realizesine ilişkin karar Mayıs veya Haziran 1940 ayında verilecektir.»

1939 yılı sonunda batılı devletlere karşı yapılmakta olan mücadele, İngiliz ve Fransız deniz ulaştırmasına karşı girişilen Alman taarruzu idi. Bununla beraber, diğer planlar elde bulunmakta ve bu meyanda Belçika, Hollanda ile Danimarka'nın ve Norveç'in istilâsı gibi iki büyük harekât da hazırlanmakta idi.

Hitler; Gizli ismi Sarı Dava (Fall Gelb) olan, Belçika ve Hollanda'nın istilâsına ilişkin emrini 9 Ekim 1939'da 6 numaralı direktifi ile vermişti.

Harp Kuvvetleri Başkomutanı General Keitel, 30 Aralık 1939 günü Sarı Dava ile ilgili bir talimat yayınladı :

«HARP KUVVETLERİ YÜKSEK KOMUTANLIĞI

Berlin ,30 Aralık 1939
10 Kopyadır.

ÇOK GİZLİ

KONU : Sarı Dava'ya ilişkin Deniz ve Hava Harbi tedbirleri Hk.

Sarı Dava ile ilgili olarak şimdiye kadar deniz ve hava kuvvetlerine verilmiş talimatlara Ek olarak, batıda harekâtın başlamasıyle birlikte deniz ve hava harbinin sevk ve idaresi hususunda aşağıdaki şiddetli tedbirler icra edilecektir :

Deniz Kuvvetleri : Mayın kullanılması mümkün olan düşman kıyıları açığında rastlanacak bütün gemilerin, ikaz edilmeksizin denizaltılarla batırılması denenecektir. Bu durumda, zahiren mayın kullanıldığı görünümünün yaratılması esastır. Bütün denizaltılar, harekâtta silahlarını kullanırken bu hususu hatırdan çıkarmayacaklardır.

Deniz Kuvvetleri Başkomutanlığı, bu sahaların hakikî hudutlarını tayin edecek ve Harp Kuvvetleri Yüksek Komutanlığı vasıtasıyle tebliğ edecektir.

Hava Kuvvetleri : Batı'da ordunun harekâtı devam ettiği müddetçe, bu harekâtı direkt destekleyecektir. (Direktif: No: 6 Madde: 4)

Bundan başka, harekât alanının dışında kalan, Fransa, Belçika ve Hollanda'ya yapılacak İngiliz kıta nakliyatı; bindirme yükleme ve indirme limanları ve Avrupa'ya karşı yapılacak harekâtta üs olarak kullanılacak. İngiltere adalarındaki yer tesislerine taarruzlar tertiplenecektir.

Mümkün olan fazla miktarda düşman av kuvvetinin İngiltere adasına bağlanması önemlidir. Bununla beraber, İngiltere'ye karşı yapılacak harekât için uygun kuvvetler ve şartlar elde etmeden, bütün hava harbi kuvvetlerini kendi insiyatifimize bağlamamak, harbin sevk ve idaresine uygun değildir. Bu nedenle, geniş mikyasda sivil halkı tehlikeye sokacak olan taarruzlar da misilleme harekâtı için elde tutulacaktır.

Harp Kuvvetleri Başkomutanı
General Keitel»

Bu emirden anlaşılabilir ki; Sarı Dava'da Alman Deniz Kuvvetlerinin hissesine düşen görev, devam etmekte olan düşman deniz ulaştırmasına taarruzdan daha ileriye gitmemektedir. Ne Alman açık deniz donanmasının kullanılmasına ait bir hüküm, ne de İngiliz Deniz Kuvvetlerinin harekâtına mani olmak teşebbüsü bulunmamaktadır. Bunun nedeni; kısmen Alman Yüksek Sevk ve İdare Makamının sadece kara harekâtı olan bu taarruzda, İngiliz ve Fransız Deniz Kuvvetlerinin nasıl bir etkisi olacağını görememesinde; kısmen de bütün Alman Donanmasının, Norveç ve Danimarka'nın istilâsı olan «Weseruebung» ismi verilen diğer büyük bir harekât için hazırlıkta bulunmasındandır.

KISIM — III

1940 YILI DENİZ HAREKÂTI

1940 YILI BAŞLARINDA MÜTTEFİK HAREKÂTI :

1940 Ocak ayında Kuzey Denizinin kuzey kesiminde düşman denizaltı faaliyetinin artmasıyla beraber, Admiralti, İskoçya sularında mümkün olduğu kadar fazla sayıda muhrip ve uçaksavar silahlariyle teçhiz edilmiş balıkçı gemilerini topladı.

İngiltere adalarının doğusunda; Gemilerin taarruzlardan korunmaları ve düşman gemilerinin doğu kıyıları önlerine mayın dökmelerine mani olmak amaciyle doğu kıyılarının bütün 360 mili devamı boyunca Thames'den Rattray Head'e kadar uzanan bir mayın tarlasının tesisi planlanmış ise de, elde yeterli adette mayın bulunmayışından 23 Aralık 1939 günü Admiralti'nin 2719 sayılı denizcilere ilanı ile bu mayın maniası tesis edilmediği halde mevcudiyeti ilân edilmişti.

Ocak 1940 ayı başında düşman gemilerinin mayın manialarına girmelerini önlemek ve tarafsız gemilere bütün doğu İngiltere kıyılarının mayınlanmış olduğu hissini vermek maksadiyle yarım cezir durumunda satıhta görülebilecek şekilde sahte mayın hatlarının tesisi öngörüldü. Gerekli hazırlıkların tamamlanmasını müteâkip bu mayın maniası ancak Şubat 1940 ayında tesis edilebildi.

Şubat 1940 ayında çoğu H-2 tipinde olmak üzere oldukça fazla sayıda İngiliz mayınları, Dover bölgesinde karaya vurdu. Bu mayınların birçoğu karakol gemileri tarafından yok edildi. Diğer birçok mayınlar da Fransa kıyılarına sürüklendi. Bu olaylar, Dover Üs Komutanlığınca, düşman hareketleri olarak değerlendirildiyse de, Admiralti bu mayınların yanlış döküldüklerini ve koparak da sürüklendiklerini açıkladı.

Admiralti, Mayın arama tarama ve bu meyanda mayın dökme görevi üzerinde hassasiyetle durulduğundan Nore ve Dover komutanlıkları faaliyetlerini bu işler üzerinde yoğunlaştırdılar.

Birinci Dünya Harbinde, konvoy sisteminin kıymeti, kesin bir şekilde ortaya çıktığından Eylül 1939 ayı içinde İngiltere doğu kıyılarında Southend'den Methil'e (FN konvoyları) ve Methil'den Southend'e (FS konvoyları) teşkil edilmişti. Başlangıçta konvoy toplanma noktası Orfordness idi. Bu bölge; bir müddet sonra çok tehlikeli görüldüğünden toplanma yeri Swin'e kaydırıldı.

Ocak 1940 ayında İngiltere doğu kıyıları ile İngiliz kanalındaki konvoy sistemine devam edildi. Düşman faaliyetlerinden başka, Ocak ayındaki fırtına ve sisler de normal seyrüsefer hareketlerini bir hayli

aksattı. Birçok İngiliz hava alanlarının karla kaplı olması ve sis nedeniyle de konvoyların biraz daha açık denize doğru kaydırılmaları sonucu hava desteği planlandığı şekilde yapılamadı. Tehlikeye çare olmak üzere, gemiler gruplar halinde ve en tehlikeli sahayı gece geçmek suretiyle seyrettirildi.

Gemilerin uçaksavar toplarına sahip olması drumunda ve düşmana ateşle cevap vermeye imkânları bulunduğu zamanlarda, düşman uçakları darbeyi tam yerine indiremiyorlardı. Bu neticeye göre bütün ticaret gemileri ile balıkçı gemilerinin uçaksavar topları ile teçhizine hız verildi.

Düşman hava taarruzları Ocak 1940 ayı başlarına doğru daha da şiddetlenince, gündüz süresince yapılan bağımsız seyirler mümkün olduğu kadar azaltıldı ve yine gündüz süresince gemilerin yalnızca Witby ve Cromer arasında ve Thames mansabında da Aldeburg'a kadar seyrettirilmeleri yoluna gidildi. Bağımsız gemilere, balıkçı gemilerinden emniyet sağlanıncaya kadar FN ve FS konvoyları da dahil olmak üzere mümkün oldukça otuzbeş gemiye kadar gruplar halinde seyretmeleri emredildi.

Şubat 1940 ayının ilk yarısında, süratsiz ve küçük tonajlı gemilerden teşkil edilmiş gemi grupları; gündüzleri seyre devam etmekle beraber, ayın sonlarına doğru düşman mayın dökme gayreti şiddetlendiğinden, seyrü sefere yeniden kısıtlamalar getirildi. Hamber limanının Şubat ayının üçüncü haftasında deniz ulaştırmasına kapatılması, doksan altı gemilik FS konvoyunun günlerce denizde beklemesine ve Lowestoff açıklarında bulunan FN konvoyunun da Thames'e dönmesine neden oldu. Bu konvoy 26 Şubat 1940 tarihine kadar burayı terkedemedi ve düşmanda bu ıskarça durumdan faydalanmasını bilemedi.

Mart 1940 ayında durum nispeten daha iyi idi. Konvoylar normal şekilde seyretti ve yalnız bir defa 14 Mart 1940'da havanın kar fırtınalı oluşu FN ve OA konvoylarının Southampton'a gitmesini engelledi.

İngiltere'den Belçika ve Hollanda limanlarına müteveccih seferler; yeni düşman mayın maialarının keşfedilmesi üzerine Mart 1940 ayının ortalarında geçici olarak durduruldu.

Almanların Norveç ve Danimarka'yı istila ettiği 9 Nisan 1940 tarihine kadar konvoylar normal olarak seyrettiler. 13 Nisan'da, Paris' den alınan ve Hollanda'ya taarruz edilmek üzere olunduğunu belirten bir haber üzerine Admiralti'nin 13 Nisan 1940 gün ve 1250 saat gruplu emri ile Belçika-Hollanda limanlarına müteveccih seyrüsefer kaçak da olsa tamamiyle durduruldu.

Alınan tertipler sonucu Admiralti, 18 Nisan 1940 gün ve 1254 saat gruplu mesajı ile kıyı nakliyatı ile yakın kıyı seferlerinin serbest bırakıldığını açıkladı.

Nisan aynın ikinci yarısında, Almanların yeniden mayın dökmeleri deniz ulaştırmasını sekteye uğrattı ise de, mayın tarama faali-

yetlerinin etkinliği, herhangi ciddi bir engel ortaya çıkarmadı. Ancak Nisan 1940 ayının son günlerinin devamlı sisli geçmesi, her türlü deniz harekâtını büyük çapta etkiledi.

Bu süre zarfında, Norveç ve Danimarka ticaret filosunun akibeti meçhul olmakla beraber, bunların Almanların eline geçmemesi son derece büyük bir önem taşıyordu. Bu nedenle, tarafsız ülkelere kiralanmış olup, İskandinavya'ya veya Baltık limanlarına sefer yapmayan gemiler müstesna, bütün Norveç ve Danimarka bandıralı gemilerin müttefik himayesine alınması veya limanlarda alıkonulması veyahutta İngiltere limanlarına gönderilmesi için Admiralti tarafından 10 Nisan 1940 günü ve 12.00 saat gruplu bir talimat yayınlandı.

Danimarka'daki Alman kotrolünden ötürü, bütün Danimarka ticaret gemileri fiilen kontrolden çıkmış bulunduğundan, bunların gerektiğinde müsadere edilmeleri ve fakat kaptanlarla mürettebatına düşman muamelesi yapılmaması, bu mürettebatın; müttefikler nezdinde de istihdam yeri bulunduğu Admiralti tarafından aynı gün 16.30 saat g:uplu mesajla bildirildi. Buna ek olarak, 12 Nisan 1940 günü denizde bulunan bütün Danimarka ticaret gemisi kaptanlarına bir radyo yayını yapılarak, bunların derhal gemilerini, müttefik himayesi altına sokmaları ve gecikmeden en yakın müttefik limanlarına gitmeleri emredildi.

18-23 Nisan 1940 arasında Almanlar tarafından Downs bölgesine paraşütle atılan mayınlar deniz ulaştırmasında bir panik yarattı ve 24 Nisan 1940 günü Downs bölgesi konvoy toplanma yerinde 121 geminin demirli olduğu görüldü. Durum son derece ciddi idi. Bölgeye sevk edilen Mayın arama-tarama gemilerinin olağanüstü çalışmaları ile mayından temizlenmiş bir kanal kısa sürede tesis edildi. Kötü hava şartları devam etmesine rağmen gemiler kısa sürede toplandı ve kuzeye 88 gemi, doğuya 14 gemi, güneye 17 gemi konvoy halinde sevkedildi. Bu başarıda aynı zamanda gemi kaptanları ile konvoy kılavuzlarının maharetinin büyük payı vardı.

Portsmouth Komutanlığının başlıca ve en önemli faaliyeti İngiliz seferi kuvvetinin Fransa'ya salimen nakli idi. Komutanlık bu göreve; 9 Eylül 1939'da başlamıştı. Geçen zaman süresince bu görev ancak bir ikmal ve idame görevi seviyesine kadar düştüyse de, 1 Ocak 1940 gününden itibaren yeniden arttı. W-5 kodunu taşıyan bu planın icrası son derece başarılı oldu ve Birinci Dünya Harbinde olduğu gibi bu görev bir tek asker kaybı verilmeden başarıldı.

Bu harekâtta Southampton; le Havre ve Cherbourg'a çıkarılacak personel ile, tekerlekli araçların ve Brest'e gidecek ikmal malzemesinin bindirme ve yükleme limanı idi. İngiliz seferi kuvvetinin cephane ve akaryakıtı Newhaven ve Fawley'den yüklenerek Fecamp, Diep ve le Havre'a nakledildi. Ocak 1940 ayında St. Malo tesisleri lojistik destek malzemesi indirme limanı olarak değiştirildi. Lojistik destek nakliyatının birdenbire artması Littlehampton'un cephane ve akaryakıt yükleme tali limanı olmasını gerekli kıldı.

Harp başladığında Weymouth'da bir kontroband kontrol istasyonu kurulmuştu. Ayrıca Downs'da da bir istasyon faaliyet gösteriyordu. Gemilerin fazlalığından ötürü, Downs aynı zamanda konvoy toplanma bölgesi olarak seçildiğinden kontroband kontrol görevinin yerine getirilmesi imkânsız hale gelince Downs'daki istasyon 8 Aralık'da Falmouth'a kaydırılmıştı.

1940 yılı Şubat ayı sonlarına kadar Weymouth'da 141.233 ton tutarında düşman malzemesi müsadere edildi. Mart 1940 ayı içinde, muayene için Weymouth'da kontrole tabi tutulan yirmi bir gemiden on adedi Harp Ekonomisi Bakanlığından alınan talimat üzerine derhal serbest bırakıldı ve ikisi düşman ihracat kontrolünde olduğundan zaptedildi. Kalan altı gemi tahkikat için alıkonulup, diğer üç geminin bir kısım yükleri müsadere edildi.

Nisan 1940 ayı içinde 77 gemi muayeneye alındı. Bunlardan 12'si arandıktan sonra derhal serbest bırakıldı. Diğerleri tamamen veya kısmen yüklerini bırakmak zorunda kaldılar.

Harbin başlaması ile birlikte kurulmuş olan anavatan komutanlıklarınca, denizaltılara karşı tesis edilmiş karakollara 1940 yılı başlarında da devam edildi.

Şubat 1940 ayında Dower Komutanlığında yeni bir karakol sistem.ne geçildi. LD adı verilen bu karakol sistemi, üç ayrı karakolu ihtiva ediyordu. Bir muhrip ve iki adet denizaltı avlama gemisi, iki muhrip desteğinde Loop sistemi, beş avlama gemisiyle Loop gerisi karakol olarak tertiplenen bu sistem planlandığı şekilde yürütülemedi. Şubat ayında, kıyı nakliyatının, düşman hava taarruzlarından fazlasiyle zarar görmesi üzerine karakol görevine tevcih edilen gemilerin bir kısmının bu nakliyatın savunmasına tahsis edilmesi karakolların idamesini güçleştirdi. Kifayetli bir denizaltı karakolu idame etmek nadiren mümkün olabildi.

Nisan 1940 ayı ortalarında LD sistemi karakol yerine OC tabir edilen yeni bir sisteme geçildi. Bu, eski LD sistemine benzemekle beraber, karakollar, fena havalar veya az görüş şartlarında mevki muhafazasını kolaylaştırma maksadiyle; Dover boğazının karşılıklı yerlerine atılmış, yeni şamandıra hatlarına göre tanzim olunmuştu. Fransız muhriplerinin karakol görevlerine katılması, Dover karakolunda bir rahatlama yarattı.

Doğu kıyılarındaki P ve Q karakollarına korvetlerle devam edildi ve Harwich kuvvetlerince desteklendi.

Mayın tarama bütün komutanlıkların en başta gelen görevi idi. Mağnetik mayınlarla mücadele etmek üzere; Mayın imha tekneleri (M. D.), Wellington Mayın-Bomba uçakları (D. W. I.), LL taraması ve kayaklı tarama usulleri denenmekte idi.

Wellington mayın uçaklarının 40 kadem yükseklikten uçarak 10 kulaç derinliğe atılmış mağnetik mayınları imha etmesi mümkün olabiliyor sa da arzu edilen kifayette bir mayın taramaya fazlasiyle yeterli değildi ve hava şartları uçakların kullanılmasını engelliyordu, nitekim Ocak 1940 ayı sonlarında bu tip uçaklar pek iş göremedi.

Şubat 1940 ayının ilk yarısında doğu kıyıları boyunca mayın tarama faaliyeti daha ziyade Sunk ve Shipwash bölgelerine inhisar etti ve hava şartları müsaade ettikçe gündüzleri mayın tarama faaliyeti kesintisiz sürdürüldü.

Yeterli sayıda mayın arama-tarama gemisinin elde bulunmayışı, mayın karşı tedbirler harekâtının başarılı olmasını engellenmeye devam ediyordu. Yeniden tespit edilen bir mayın tarlasında temiz kanallar açmak, diğer bölgelerden gemi kaydırmalarına neden oluyor ve bu işleri daha da zorlaştırıyor ve karıştırıyordu. Mağnetik mayınların yanısıra eski tip demirli mayınların da kullanılmış olması diğer bir problemdi.

14 Şubat 1940 günü FN konvoyunun üç mil ilersinde bağımsız olarak seyreden bir İtalyan gemisi, Smith Knoll'un 2 mil batı karayelinde bir mayına çarpıp batmakla, Manş kanalında Cromer Knoll ile Outer Dowsing arasına dökülmüş yeni bir mayın maniasını ortaya çıkardı. Mayın tarama gemilerinin derhal bu bölgeye sevkleri sonucu yarı yarıya riskli mayından temizlenmiş kanalın açılabilmesi sıkışıp kalmış yirmi gemilik konvoyun ilerlemesini mümkün kıldı.

Şubat 1940 ayının ikinci yarısında doğu kıyılarında temiz bir kanal idame etmekte güçlük çekilmekle beraber, düşman taarruzlarında bir azalma olduğundan, Thames girişi açık kaldı. Bu nedenle, mayın tarama gemilerinin büyük bir kısmı Cromer Knoll etrafındaki büyük mayın sahasını temizlemek üzere sevk edilebildi.

Cromer Knoll mayın maniasının varlığı 25 Şubat 1940 günü iki geminin batması ile meydana çıkmıştı. Bu gemiler sıra ile FN 102 ve FS 103 konvoylarında bulunuyorlardı. Konvoylar Cromer Knoll geçidinden her gün geçiyor ve geçit etrafında fazla sayıda mayının bulunduğu da biliniyordu.

Hava şartları, DWI uçaklarının daima çalışmasına müsait olmamakla beraber, bunlar Şubat ayının ikinci yarısında altı gün kadar uçuş yapabildiler. Bu uçaklar başlıca Thames önlerinde uçarak 22 Şubat günü Sunk fener dubası önlerinde iki mayın imha edebildiler. Bu sürede romörkörlerle yedekte çekilen kayaklar da kullanıldı ve Sunk fener dubası önlerinde sadece bir mayın imha edilebildi.

Cromer Knoll bölgesindeki demirli mayınlar büyük bir tehdit yaratmaya devam ettiğinden Mart 1940 ayı başlarında konvoylar Sheringham sığlığına doğru batıya kaydırıldı. Doğuya doğru yeni bir kanal taramaya başlayan IV ncü mayın tarama filotillası, çok ufak bir sahada 10 adet mayın tarayınca durumun korkunçluğu ortaya çıktı.

Bu durum karşısında batı kısmının temizlenmesi ve ikinci bir temiz kanal tesisinden vazgeçildi ve gemilerin daha önce tesis edilmiş kanaldan geçmeleri öngörüldü.

Nisan 1940 ayının ilk yarısında, düşman mayın döküşü, Norveç ve Danimarka'yı işgale hazırlanmasından durakladı. Bu hal İngiliz mayın tarama kuvvetlerini belirli tehlikeli bölgeleri temizlemek üzere toplanmakta serbest bıraktı. South Falls mayın tarlasının temizlen-

mesine Harwich kuvvetleri tarafından devam edildi ve bu kuvvetler Sunk mayın tarlası arasında LL kablolarını kullanarak 25 mayın patlatmak suretiyle mayından temizlenmiş bir kanal tesis edebildiler.

Nisan 1940 ayının son günlerinde, düşmanın yeniden mayın döktüğü tespit edildiyse de, Anavatan komutanlıkları mayın karşı tedbirler harekâtında oldukça tecrübe kazanmış ve teçhizatları da bir dereceye kadar yeterli duruma getirilmiş bulunduğundan karşılaştıkları zorluklar önceliklere nazaran az oldu.

1940 yılının Ocak ayından Mart ayına kadar İngilizlerin Atlantik'de deniz ulaştırmasına taarruz eden düşman suüstü gemilerine denizaltıları ile karşı koyma prensibine devam edildi. Uluslararası hukuk kaidelerine sadık kalındığından İngiliz denizaltılarının başarısı hiç denecek kadar azdı. Bu arada HMS Seahorse, HMS Starfish ve HMS Undine denizaltıları kaybedildi.

Amirallik dairesi denizaltı kullanma prensiplerinde 4 Nisan 1940 günü bir değişiklik yaparak, düşman harp gemilerinden ziyade ticaret gemilerinin hedef kabul edilmesi esasını emretti.

7 Nisan 1940'da, Almanlar'ın Norveç'i istila etmeleri açık seçik belli olunca, denizaltı filosu komutanı, Norveç sularında karakol görevinde bulunan onüç denizaltıyı altı denizaltı ile takviye etti. 8 Nisan 1940 günü İngiliz Deniz Kuvvetlerinde görev yapan Polonya denizaltısı Orzel; Almanlar'ın Rio de Janeiro şilebini torpidolayarak batırdı. Şilebin batırılması sonucu Norveç istilasının başlamış olduğu anlaşıldı.

9 Nisan 1940 günü İngiliz parlamentosunda; 08 derece 00 dakika doğu boylamının doğusunda rastlanacak bütün Alman ticaret gemilerinin batırılması kararı alındı. Bu kararın denizaltılara ulaştırılması üzerine HMS Sunfish denizaltısı Alman ticaret gemisi Amasis'i batırdı ve birkaç saat sonra da HMS Trudent denizaltısı Karlsruhe kruvazörüne bir torpido hücumu geliştirdi. Ağır yaralanan kruvazör bütün çabalara rağmen kurtarılamadı, personeli refakatteki gemiler tarafından kurtarıldıktan sonra batırıldı.

Ertesi gün HMS Spearfish denizaltısı altı saat süren bir subombası hücumundan kurtulduktan sonra satha çıktı. Şansı her defasında ters giden denizaltı bu defa üzerine gelmekte olan büyük tonajda bir harp gemisi ile karşı karşıya idi. Dalması olanaksızdı, derhal satıhdan bir torpido hücumu geliştirdi. Torpidolar Lutzow cep muharebe gemisinin kıç tarafına isabet etti. Gemi iskeleye yattı ve kontrolden çıktı. Lutzow bir şans eseri bilâhare yedeğe alınıp kurtarıldı ve bir yıl süre ile harekâttan uzak kaldı.

Almanlar konvoylarını çok kuvvetli refakat kuvvetleri ile emniyete alarak harekâtları gece süresince yapmak yolunu seçtiler. Ancak, 28 Nisan 1940 gününe kadar 50.000 ton tutarında 14 şilep, bir denizaltı ve bir kruvazör batırıldı, Lutzow cep muharebe gemisi de ağır hasara uğratıldı.

Bu harekâtta onyedi İngiliz, Üç Fransız ve bir Polonya denizaltısı görev aldı. Harekât sonunda kayıp üç denizaltı idi. Neticede, suüstü kuvvetleri bu harekât alanından çekilerek kontrol denizaltı kuvvetlerine verildi.

İngiliz parlamentosunun her hal ve şartta bitaraf kalma kararı, Alman denizaltı harekâtının benzeri bir harekâtı icra edebilme imkânını vermedi.

Diğer yönden Admiralti, Norveç harekâtını desteklemek ve emniyete almak maksadiyle Almanların Atlantik'den çok sayıda denizaltı gemisini Kuzey Denizi'ne çekmiş olduklarını çok geç anlayabildi.

1940 YILI BAŞLARINDA ALMANYA'NIN HAREKÂTI :

Çeşitli planlar hazırlandığı sırada, müttefik deniz ulaştırmasına karşı girişilen kayıtsız şartsız denizaltı harbi gelişerek devam etmekteydi. Bitaraf gemiler, mayınların neden olduğu bölgeler müstesna olmak üzere, henüz denizaltı taarruzlarından pek etkili olmuyorlardı. Alman deniz sevk ve idare makamı İngiliz ve Fransız deniz ulaştırmasına indirilen darbelerin yine de yeterli olmadığı kanısındaydı.

Hava Kuvvetleri ile Deniz Kuvvetlerinin bu harekâttaki işbirliği yetersizdi.

9 Ocak 1940'da Alman Hava Kuvvetlerince, genel olarak konvoy gemilerine bomba ve makineli tüfek taarruzlarına başlandı. Müttefik ve tarafsız gemilere ayırt edilmeksizin taarruz edildi ve can filikaları ile sallara da ateş açıldığı görüldü. Hava Kuvvetlerinin bu başlangıç harekâtı başarılı idi. İngiliz Hava Kuvvetleri önceleri fazla bir himaye yapamadı ve yegâne karşı tedbir, zayıf bir uçaksavar savunmasından ibaret kaldı.

Ocak 1940 ayının sonlarına doğru Alman Hava Kuvvetlerinin taarruzları hissedilir şekilde şiddetlendi ve neticede dört gemi battı, üç gemi terk edildi, altı gemi ağır hasar, yedi gemi hasar aldı ve üç gemi de karaya oturdu. Mürettebat zayiatı 87 idi.

Alman Deniz Kuvvetleri Başkomutanı Büyükamiral Raeder; 26 Ocak 1940 günü öğleden sonra Hitler ile bir görüşme yaptı. Bu görüşmede Harp Kuvvetleri Yüksek Komutanlığı Kurmay Başkanı General Jodl da hazır bulundu.

Sözlerinin başında Büyükamiral; İsveç tarafından Sonud'daki İsveç karasularının mayınlanmasını protesto ettiğini ve Norveç'in tutumunun pek de açık olmadığını ifade etti. Kuzey Denizindeki deniz harekâtına ilişkin açıklamalarda bulunan Büyükamiral özetle :

«Kuzey Denizinde durum değişmemiştir. Atlantik'den İngiliz Anavatan sularına dönmekte olan muazzam bir deniz kuvveti akını tespit edilmiştir. Anavatan tersanelerinde, pek çok gemi tamirde olup bunların arasında bir denizaltımız tarafından torpidolanan HMS Barham ve İskoçya kıyıları açığında muhtemelen mayın yarası alan HMS Nelson da bulunmaktadır.

Deniz Kuvvetleri Sevk ve İdare makamı; Bergen'den Shetland'a müteveccih konvoylara karşı ağır suüstü kuvvetlerimiz ile taarruzi harekâta geçmenin tam zamanı olduğunu ifade etmektedir. Bu suüstü harekâtına paralel olarak İngiliz suüstü kuvvetlerine müteveccih yeni bir denizaltı taarruz planı koordineli olarak icra edilecektir. Alman körfezinde, denizaltı savunma harbinde üç başarı kaydedilmiştir. Terschelling açıklarında tesis edildiği ilan edilen İngiliz taarruzi mayın maniasının mevkii katiyetle tespit edilmiş bulunmaktadır.

Lutzow (Eski Deutschland) Mart 1940 ayı başlarında harekâta başlayacak olup, teçhizi tamamlanmış, son hazırlıklarını yapmakta olan yardımcı kruvazörlerden beş adedi Şubat 1940 ayı başı ile Nisan 1940 ortası arasında Güney Atlantik ve Hind Okyanusuna gönderilecklerdir.

Halifax açıkları ile Acem körfezine mayın dökülmesi planlanmış ve hazırlıkları bitirilmiştir.

Düşman deniz ulaştırmasına karşı yapılan harekâttan maksat; fazla miktarda düşman ticaret gemisi batırmak değil, uzun bir süre için İngiliz deniz ulaştırmasını devamlı olarak taciz etmek ve açık denizlerde kuvvetli savunma tedbirleri aldırarak düşmanı kuvvet inkisamına (Diversiyona) uğratmak ve bu suretle Anavatan sularındaki kuvvetlerini zayıflatmaktır.

Thames ve Newcastle'a karşı muhriplerle yapılan harekât son derece başarılı olmuştur. Denizaltılar, İngiltere'nin doğu ve güney doğu kıyıları açığına mayın dökmüşlerdir. Batı kıyılarında sükûnet hüküm sürmektedir. Batı limanlarının öneminden dolayı, buralardaki savunmanın kuvvetli olduğu müşahade edilmiştir.

Falmouth'un güney kıyılarına, Clyde açıklarına, Liverpool açıklarına ve Bristol kanalına mayın dökülmüştür. Plymouth ve Portsmouth kıyılarına da mayın dökülecektir.

İki ilâ üç denizaltı gemisi; mayın dökmek ve denizaltı harbi yapmak üzere Halifax'a gönderilecektir.

Deniz ulaştırmasına karşı icra edilen denizaltı harbinin şiddetlendirilmesini sağlamak üzere kademeli bir şiddetlendirmeye gidilmiştir. Bu hususta politik hiçbir engel bulunmamaktadır. Prensip olarak İngiltere adaları etrafındaki mahdut bir sahada tarafsızlar da dahil olmak üzere, rastlanacak gemilerin ikaz edilmeden batırılması öngörüldüğünden, adı geçen sahalarda kabahati mayınlara yüklemek mümkün olacağından aşağıdaki yeni planlar tertiplenmiştir :

— İskoçya'nın kuzey doğu kıyıları açığındaki saha 02 derece 00 dakika doğu boylam dairesinin doğusuna doğru uzatılacaktır.

— Bristol kanalı açığındaki saha 13 derece 03 dakika batı boylam dairesi batısına, İrlanda denizini de ihtiva etmek üzere uzatılacaktır.

— İngiliz kanalının kuzey methaline; takriben Dover'den Falmouth Head'e kadar yeni bir saha ilâve edilecektir.

Sarı Dava Harekâtının başlama tarihine kadar kanalın batıdan bloklanması öngörülmektedir.»

Büyükamiral Raeder, düşman deniz ulaştırmasına indirilmekte olan darbenin dünya basınında olduğu kadar Almanya içinde de büyük gösterilmesine rağmen, Alman Deniz Kuvvetlerinin bunu yeterli bulmadığını, İngiltere'nin ekonomik boğulmasına hız kazandırabilmek için Kuzey Denizinde ve batı kıyılarında hava kuvvetleri ile işbirliği yapılmasının son derece gerekli olduğu ve herşeyden önce İngiltere Adaları üzerine deniz ve hava harbinin teksif edilmesinde yarar gördüğünü ifade etti.

Bilâhare Harp Kuvvetleri Yüksek Komutanlığınca bugüne kadar yayımlanmış emirlerde kara stratejisi esasları çerçevesinde deniz harbinin sevk ve idare edilmek istendiğine değinen Büyükamiral, Harp Kuvvetleri Yüksek Komutanlığının personel politikasını beğenmediğini, harp silah ve araçları temini ile denizin kara birliklerinin teçhizindeki önceliklerin kabul edilemez olduğunu açıkladı.

Alman Deniz Kuvvetlerinin büyük tonajlı harp gemilerine olan ihtiyacına, İtalya'nın harp malzemesi taleplerine ve biraz da politik konulara değinen Büyükamiral bu toplantıdan pek hoşnut ayrılmadı. İsteklerinde haklı olmakla beraber Hitler'in deniz stratejisini anlamayışı ve derhal karara varıp kati emirler veremeyişi Büyükamiralin planlarını zamanında ve yerinde icra edebilemesine imkân vermiyordu.

Şubat 1940 ayının ilk günlerinde İngiltere'nin tekmil doğu kıyıları boyunca yapılan kıyı deniz ulaştırmasına fazla başarılı olmayan bir sıra hava taarruzları tertiplendi. 3 Şubat 1940 günü; dokuz gemilik küçük bir konvoya yapılan hava taarruzlarında sadece bir gemi ciddi hasar aldı.

Ocak 1940 ayının başından Şubat ayı ortalarına kadar Amiral Dönitz; altı denizaltı gemisini Atlantik'de ve sekiz denizaltı gemisini de Kuzey Denizi'nde devamlı olarak harekâtta bulundurdu. Bu süre zarfında 109.000 ton tutarında 22 gemi batırıldı. Konvoylara karşı denizaltıların harekâtı başarılı idi.

1940 Mart başlarında cephede bulunan denizaltı sayısı asgariye düştü. Şubat ayında oldukça fazla adette denizaltı cepheye gönderildiği için bu azalma tabii idi.

Mart ayı ortalarına doğru sekiz denizaltı Atlantik ve altı küçük tonajlı denizaltı da Kuzey Denizi'nde harekât için hazır edilecekti. Amiral Dönitz; Atlantik'de harekât yapacak denizaltıları konvoylara karşı beraber grup harekâtı şeklinde. Kuzey Denizi'nde de İskandinavya'dan İngiltere'ye müteveccih deniz ulaştırmasına münferit hücumlar tertiplenmesi şeklinde kullanmayı düşünmekte idi. Bu maksadın temini için denizaltıları Norveç sahili yakınlarında trafiğin geçit mevkilerinde konuşlandırmayı tasarlamış ve her iki harekât alanında görevlendirilecek denizaltılar için harekât emirlerini de hazırlamıştı.

Planlama bu safhada iken 4 Mart 1940 tarihinde Deniz Sevk ve İdare Makamından, Denizaltı Filo Komutanlığına : «Diğer denizaltı-

ların hareketlerini durdurunuz. Halen Kuzey Denizi'nde görevde bulunan denizaltılar ile Norveç sahillerinde harekât yapmayınız. Elde mevcut bütün denizaltılarınızı harekâta hazır duruma getiriniz.» emri verildi.

5 Mart 1940 günü Berlin'de Amiral Dönitz'e Norveç ve Danimarka'nın ayni zamanda baskın tarzında icra edilecek bir harekâtla işgal edileceği bildirildi. Hazırlanmış harekât emrinde şu esaslar yer almıştı : Norveç için çıkarma mevkileri olarak Narvik, Drontheim, Bergen, Egersund, Kristiansund ve Oslo tefrik edilmiş, bunlardan başka; Stavanger, Kristiansund ve Oslo'ya hava yoluyla birliklerin nakli planlanmıştı.

Düşmanın da ayni şekilde Norveç'e karşı askeri bir harekâta girişebileceği beklenmekte olduğundan taarruzda öncelik alınacak, düşmanın sert tepkisi beklenecek, Norveç ile Almanya arasındaki deniz ulaştırmasının düşman tarafından kesilmeye çalışılacağı hesaba katılacaktı. Bütün hazırlıkların 10 Mart 1940 tarihine kadar bitirilmiş olması, ancak harekâta başlama parolasının Baltık Denizinin buz durumuna göre verilmesi öngörülüyordu.

Bu harekâtta denizaltılara, düşmanın beklenilen mukabil tedbirleri nedeniyle Alman Deniz Kuvvetleri çıkarma limanlarına dahil olduktan sonra deniz tarafından onların emniyetini sağlamak esas görevi, düşmanın mukabil çıkarmasıyle mücadele etmek tali görevi verilmişti.

Amiral Dönitz, bu görevler arasından kendisine üçüncü bir görev çıkardı. Bu; Norveç ile Almanya arasındaki deniz ulaştırmasını kesmeyi deneyecek düşman kuvvetlerine taarruzlar tertiplemekti.

Filo komutanı; başlangıçta denizaltıları deniz kuvvetlerinin gireceği fiyordların geçit yerlerine konuşlandırarak oralarda sayılarının yeterliilği nisbetinde derinliğine bir savunma tertibatı almayı düşündü. Ağırlık noktasını Narvik olarak kabul etmişti. Zira diğerlerinden değişik durumu ve Almanya'ya demir ihracı dolayısıyle arz ettiği iktisadî ehemmiyeti ,düşmanın ilk nazarda bir hücumu buraya tertiplemesini icap ettirebilirdi.

Düşmanın mukabil çıkarmasıyle mücadele etmek pek kolay olmayacaktı. Muhtemel çıkarma mevkilerinin çok sayıda olması nazarı itibare alınınca, fiordların sadece denizaltılarla savunulmasının kabil olmayacağı ortaya çıktı. Çıkarma mevkilerinin tahminindeki hata, doğru mevkilere zayıf kuvvet tahsisi tehlikesini yaratacaktı. Onun için, bu vazifenin en mantıklı hal çaresi olarak, açık denizde ve tehlikeli mıntıkanın yakınında emre hazır denizaltı grupları bulundurmak şekli düşünüldü. Şayet düşman, çıkarma teşebbüsünün istikameti anlaşılırsa, bu grupları ilerletmek veya kaydırmak suretiyle, maksadın temînine çalışılacaktı.

Düşmanın denizi geçme safhasında vurulması. her üç maksadın teminine hizmet edecekti. Bu nedenle, denizaltıları ayni zamanda açık denizde düşmanın seyir yolu üzerine birbirine yakın mesafelere ve fakat, imkân nisbetinde üslerin yakınına yerleştirmek uygun görüldü.

Çok taraflı vazifenin icrası çok sayıda denizaltıya ihtiyaç gösteriyordu. Baltık Denizinde yapılmakta olan eğitim durduruldu ve altı adet küçük tonajlı denizaltı cephe komutanlığı emrine verildi. Ayni şekilde henüz seyir tecrübeleri yapılmakta olan iki denizaltının tecrübeleri kesmeleri, derhal harekâta hazır olmaları bildirildi. Netice olarak Norveç Harekâtı için oniki Atlantik tipi denizaltı, onüç küçük denizaltı ve altı eğitim denizaltısı harekât hazırlıklarına başladı.

NORVEÇ VE DANİMARKA'NIN İŞGALİNDE DENİZ HAREKÂTI:

Rusya-Finlandiya anlaşmazlığı ile birlikte Almanya ve İngiltere'nin dikkatleri İskandinav ülkeleri üzerine yöneldi. Almanya ve İngiltere arasındaki mücadelede Norveç bölgesinin kesin önemi hususunda, her iki devletin de kuşkusu bulunmuyordu. İngiltere Hitler egemenliğinin yıkılmasına kadar, mücadeleye kararlı idi. Mr. Churchil, 1939 yılının Eylül ayında, harbe aktif olarak katılmak mümkün olmasa bile İskandinav ülkelerinin İngiliz topluluğuna girebilmesi için, bir Alman işgali tehdidinden kurtarılmasının gerektiği görüşünü savunuyordu. Alman deniz ulaştırması, üstün İngiliz deniz kuvvetinin mevcudiyetine rağmen, Narvik'den yapılan maden nakliyatı için tarafsız sulardan bir müdahaleyle karşılaşmadan yararlanabiliyordu. W. Churchill, Norveç'in tarafsızlığını korumasının artık İngiltere'nin çıkarları bakımından bir yararı olmadığına inanmıştı.

W. Churchill ve Admiralti, Norveç karasularının mayınlanması hususunda israr ettilerse de hemen bir netice alınması mümkün olmadı. 16 Eylül 1939 tarihli bir muhtıra, bu konuyu maddi ve manevi yönden oldukça geniş boyutlara getirdi. Bu muhtıra Norveç karasularının mayınlanması yanısıra Bergen ve Narvik Limanlarının işgalini de öngördüğünden, artık büyük bir tartışma konusu ortaya atılmış bulunuyordu. Muhtırada; «Eğer biz bu sırada, gayri insani davranmazsak, devletler hukukunun resmen ihlal edilmesi bizi, tarafsız devletlerin sempatisinden yoksun kılmaz» deniyor ve «Birleşmiş Milletler adına geçerlilik ve garanti sağlamak istediğimiz devletler hukuku müeyyidelerini geçici olarak tamamen yürürlükten kaldırma hak ve hatta yükümlülüğüne sahibiz. Küçük devletler, onların hak ve hürriyeti için savaşırsak, elimizi kolumuzu bağlamazlar» diye devam ediyordu.

Finlandiya'ya yapılan Rus taarruzu; W. Churchill'in eline, Kuzey İskandinavya'ya müdahalede bulunabilme için büyük bir şans verdi. Ancak İngiliz Harp Kabinesi şimdilik ateşli ve atak deniz bakanının arkasından gelmek istemiyordu. Bununla beraber; Harp Kabinesi kuvvet komutanlarını, Finlandiya'nın muhtemel bir istilâsına karşı gerekli harekât planlarını hazırlamakla görevlendirdi.

Bu sıralarda, İngiltere ve Fransa'da Rus-Fin Harbini bahane ederek, Kuzey Norveç'e bir çıkarma yapılması eğilimi bir hayli büyüdü ve gelişti.

15 Ocak 1940'da Fransız Cephesi Başkomutanı General Gamelin, İskandinavya'da yeni bir harp alanı yaratmanın nekadar önemli olduğu hususunda ,Fransa Başbakanının dikkatini çekti.

General Gamelin, müttefik kuvvetleriyle Petsamo'ya bir çıkarma yapmayı ve koruyucu bir önlem olarak da Norveç'deki liman ve hava alanlarını işgal etmeyi öngörüyordu. Bu harekât gerektiğinde, İsveç'in Gallivare maden ocaklarının işgaline kadar genişletilebilirdi.

Paris'de bulunan Müttefik Yüksek Harp Konseyi, 5 Şubat 1940 günü, politik nedenlerden ötürü gönüllü birlikler adı altında kamufle edilmesi gerekli görülen üç ilâ dört İngiliz ve Fransız tümeninin Finlandiya'ya yardım olarak teşkiline karar verdi.

İngiliz askerî yetkilileri Petsamo'ya bir çıkarma yapılmasını imkânsız bulduklarından, buna karşılık Narvik'e bir çıkarma yapılarak özellikle Gallivare maden bölgesine nüfuz etmeyi öngörüyorlardı. Planların ikmal edilmesini ve gerekli hazırlıkların tamamlanmasını müteakip harekâta başlanmak istendiğinde, Finlandiya'daki harbin tahmin edilenden daha erken bitmiş olduğu görüldü.

Fakat, bundan daha önce Şubat 1940 ayı ortalarında İngilizler, Alman gemisi Altmark ile aralarında bir olayın meydana gelmesine neden olmuşlardı. Altmark gemisi, Güney Atlantik'de Graf Spee cep muharebe kruvazörüne lojistik destek sağlamış ve zaptedilen veya batırılan gemilere mensup yaklaşık üçyüz kadar İngiliz mürettebatını bünyesinde bulundurmaktaydı.

Adı geçen gemi, Şubat 1940 ayı başlarında İslanda ile Fraöer adaları arasında tesis edilmiş olan İngiliz ablukasını yarıp geçmeyi başarmıştı.

Altmark, Norveç karasularını takiben anavatana dönüş seyrinde Stavanger ile Kristiansund arasındaki Jössing fiorduna girdi. Daha önce mevcudiyeti tespit edilmiş olduğundan Altmark bir İngiliz muhrip filotillası tarafından takip edilmekte idi. İngiliz muhribi HMS Cossack Altmark'ı takiben ve iki Norveç ganbotunun karşı koymasına rağmen fiorda girip gemiye aborda oldu. Alman gemisi enterne edildi ve İngiliz mürettebatı da kurtarıldı. Alman mürettebatının bir kısmı esir alınırken diğer bir kısmı da kaçıp kurtulmayı başardı.

Bu olayda; gerçekten kimin tarafsızlık hükümlerini ihlal etmiş olduğu hakkındaki görüş ve düşünceler pek farklıydı. Harp halinde bulunan devletlerin, menfaatlerine nasıl uygun düşüyorsa, durumu ona göre yorumlamak ve açıklamak eğiliminde oldukları apaçık ortada idi.

Bu olayın gelişmesi ile neticesinin iyi değerlendirilmesi ve buna göre de hareket edilmesi artık kaçınılmaz bir hal almıştı.

Anlaşmazlık halinde tarafsızlığın herhangi bir anlamı kalmayacağına dair İngilizlerin benimseyip, tekraren savundukları anlayışın ışığı altında Hitler bu olaydan sonra önceden kendisine empoze edilmiş fikri çok çabuk benimsedi.

Bu sırada müttefikler de büyük bir gayret sarfederek İskandinavya meselesini çözmeye yönelmişlerdi. Bu arada W. Churchill'in amacını tahakkuk ettirebilmek için gayreti bir hayli artmış ve sertleşmişti. Bu gayret ve girişimleri sonucu İngiliz Bahriye Bakanı W. Churchill; ge-

rek Başbakanı Mr. Chamberlain ve gerekse yeni iktidara gelmiş Fransız Başbakanı Reynaund'un tasvibini almayı başardı.

Müttefik Yüksek Harp Konseyinin Londra'da 28 Mart 1940'daki oturumunda; «5 Nisan 1940 günü Norveç karasularının mayınlanmasına ve Almanya'nın reaksiyonunun beklenmesi halinde, Narvik'in müttefik kuvvetlerce işgal edilerek, maden nakil hattı üzerinde İsveç sınırına kadar ilerlemek üzere bir müttefik tugayının sevk edilmesi» karar altına alındı.

Diğer yönden teşkil edilecek müttefik kuvvetleri; Stavanger, Bergen ve Drontheim'e çıkarma yapacaklar ve bu limanların Almanlar tarafından kullanılmasını engelleyeceklerdi. Fransız askeri yetkililerinin harekât planına itirazları oldukça sert olduğundan anlaşma pek kolay sağlanamadı. Neticede harekâtın 8 Nisan 1940 günü icrasına karar verildi.

Harekât planlarından birisi «Wilfred» kısa adını taşıyor ve Norveç'e giriş yerlerinin mayınlanmasını içeriyordu. Narvik'den yapılan demir nakliyatının bu şekilde kesilmesine elbette Almanlar karşı koyacaklardı. Bunu önlemek için de ufak bir Ingiliz ve Fransız kuvvetinin Narvik'e gönderilmesi ve bu kuvvetin yakındaki İsveç sınırına kadar yürümesi de bu harekât planında yer alıyordu.

Diğer yönden Güneydeki Drontheim, Bergen ve daha Güneyde Stavenger'in de düşmana kapatılması maksadiyle bu bölgelere plan «R-4» gereğince çıkarmalar yapılacaktı.

Böylece Nisan 1940 ayının ilk haftası içinde Alman askerleri Norveç'e gitmek üzere çeşitli harp gemilerine bindirilirken, İngiliz askerleri de sayıca az olmakla beraber ayni yerlere gönderilmek üzere Clyde' deki nakliye gemilerine ve Forth'daki kruvazörlere bindiriliyorlardı.

Norveç ile Almanya arasındaki ulaştırmaya denizaltılarla taarruz edilecek, Norveç karasularına mayın dökülecek, Fransız Deniz Kuvvetleri, bir kruvazör, dört yardımcı kruvazör, altı muhrip ve sekiz denizaltı gemisini Harwich Üssüne kaydıracak, bir Fransız dağ tugayı (16.000 kişi) ve bir İngiliz tugayı, Narvik, Drontheim, Stavenger ve Bergen Limanlarına çıkarılacak ve bu harekât deniz ve hava kuvvetleriyle de desteklenecekti. Belirli yerlere çıkarmaların icra günü 5 Nisan 1940 idi.

İngiltere ve Fransa 5 Nisan 1940 günü Norveç ve İsveç Hükümetlerine : «Almanya'nın kendi harp gayretine faydalı olacak kaynakları ele geçirmek maksadıyle yapacağı girişimlere mani olmak maksadıyle İngiltere ve Fransa'nın gerekli önlemleri almak kararında bulunduklarını» bildirdiler.

Almanlar derhal bundan haberdar oldular. Norveç Hükümeti bu notayı şiddetle protesto etti.

Müttefiklerin çıkarma hazırlıkları maalesef 5 Nisan 1940 gününe kadar tamamlanmadığından Plan «R-4»ün icrasına başlanamadı. Fakat Alman taarruzunun başlamasından önce bütün müttefik faaliyeti

Narvik Limanına giriş yollarından biri olan Vestfjorden Bölgesi ile Drontheim'in güneyi ve Alesund önlerine bir mayın maniası tesis etmekten ibaret kaldı. Bu mayın dökme harekâtı, HMS Renown muharebe gemisi, HMS Birmingham Kruvazörü ve sekiz Muhribin himayesinde dört Muhrip tarafından icra edildi. Bu harekât sırasında İngiliz anavatan filosu Scapa-Flow'da bulunuyordu.

İngiliz ve Fransız Büyükelçileri, 7/8 Nisan 1940 gecesi Norveç karasularına mayın dökmek mecburiyetinde kaldıklarını Norveç Dışişleri Bakanlığına bildirdiklerinde, Almanlar Narvik rotası üzerinde ilerlemekte idiler. Tesis edilmiş bulunan mayın maniası taramaya karşı emniyete alınmadığından bir kıymet ifade etmeyecekti. Hakikaten Norveç'liler büyük bir sükûnet ve çabuklukla bu mayın manialarını kısa zamanda temizleyebildiler.

Norveç'i istila edecek olan Alman Kuvvetleri esasen yolda idi ve bu mayın dökme faaliyeti kendisini mazur göstermek için Hitler'in propagandasına hizmet etmiş oluyordu.

Büyükamiral Raeder genel olarak projelerini; Norveç Limanlarının işgalini deniz mücadelesinin ilk faaliyeti olarak daha önce tavsiyelerde bulunmuş olan Amiral Wegener'in görüşlerine istinad ettirmişti. Fakat Norveç Limanlarının işgali ancak Alman Donanmasının açık denizlerdeki harekâtını inkişaf ettirebilecek kadar kuvvetli olduğu takdirde bir mana ifade edebilirdi.

Alman Donanmasının bilgisi ve kuvvetli kişiliği ile gözde amirallerinden birisi olan Amiral Rolf Carls; 1939 Eylül ayında harbin başlamasını müteakip, Amiral Raeder'e gönderdiği muhtelif mektuplarında «Norveç kıyılarının Almanya tarafından işgal edilmesinin önemini» belirtmiş bulunuyordu. Büyükamiral Raeder zaten bu konuda hazırlıklı idi. 3 Ekim 1939 günü, Polonya Harekâtı bittiğinde, Deniz Sevk ve İdare Makamına gizli birtakım sorular sormuş ve «Rusya ile Almanya'nın ortak baskısı altında Norveç'deki bazı üslerin nasıl elde edilebileceğinin araştırılmasını» istemişti. Bu arada Amiral Dönitz ise; Büyükamiral Raeder'e yaptığı başvuruda bilhassa Drontheim ve Narvik Limanlarının kendisini ilgilendirdiğini ifade etmişti.

Gerekli bütün incelemeleri çok kısa zamanda tamamlayan Büyükamiral Raeder, Norveç'de gerekirse Rusya'nın yardımı ile deniz üslerinin elde edilmesinin önemini belirten raporunu 10 Ekim 1939'da Hitler'e sundu. Alman Deniz Kuvvetleri bu konuyu ilk defa olarak Hitler'in dikkatine sunuyordu.

Büyükamiral Raeder; güncesinde ve Nurnberg'teki ifadesinde Hitler'in Norveç problemini hemen anladığını, bu husustaki düşünceleri ile hazırlıklarını yazılı olarak kendisine vermesini istediğini belirtmektedir.

Ancak, Hitler ve Silahlı Kuvvetler Yüksek Komutanlığı (OKW) Karargâhı Batı Harekâtı Planlaması ile meşgul bulunduğundan Norveç problemi iki aya yakın bir süre unutuldu.

Durumu çok yakından takip eden Raeder, her fırsatta Hitler'e düşünce ve kaygılarını iletmekten geri kalmadı ve Kuzey Denizi'ndeki filoya komuta eden Amiral Rolf Carls'a, Norveç liman ve üslerini işgale her an hazır olması hususunda direktif verdi.

Norveç problemi ilk girişimi müteakip ancak iki ay sonra yeniden Hitler tarafından ele alındı. Çeşitli nedenler bu probleme öncelik tanınmasını yaratmıştı. Bu nedenlerden biri kışın bastırmasıydı. Almanya'nın varlığı İsveç'den gelmekte olan demir cevherine bağlıydı. Almanlar harbin ilk yılında 15 milyon ton tutarındaki yıllık tüketimin 12 milyon tonunu İsveç'den sağlayabileceklerini umuyorlardı. Sıcak aylarda bu cevher Kuzey İsveç'den Bothnia Körfezine ve oradan da Baltık yoluyla Almanya'ya geliyordu. Baltık Denizi İngiliz suüstü, hava ve denizaltı gemilerine kapalı olduğu için bu ulaştırma harp zamanında bile zor olmuyordu. Ama kış aylarında Baltık Denizi kalın buz tabakasiyle örtülü olduğu için bu yol kullanılamazdı.

Demir cevherinin trenle İsveç yakınında bulunan Norveç'in Narvik Limanına getirilmesi ve buradan da Norveç kıyılarını izleyerek Almanya'ya indirilmesi gerekiyordu. Bütün bu nakliyat sırasında demir cevheri yüklü Alman gemileri Norveç kıyılarını izleyerek, İngiliz deniz ve hava kuvvetlerinin taarruzlarından korunacaklardı. Hitler'in Alman Deniz Kuvvetlerine ilk söylediği gibi, Norveç'in tarafsızlığı çok yararlıydı. Almanya ancak bundan yararlanarak stratejik madde olan demir cevherini İngiltere'nin müdahalesi olmaksızın elde edebiliyordu.

Almanya Rus-Fin Harbini çok iyi değerlendirdi. Finlandiya'ya yardım maksadıyle iki İskandinav ülkesinin kuzey geçitlerinde müttefiklere geçit verildiği ya da müttefiklerin böyle bir geçidi ele geçirdikleri takdirde, asker nakliyatının idamesi bahanesiyle, Almanya'nın İsveç'den getirdiği demir cevherinin tamamiyle kesileceğini hemen değerlendirdiler. Bu tahmin hakikaten doğru idi.

Büyükamiral Raeder, geç kalınmasından korkuyor ve çok endişe ediyordu. Bu endişelerini tekrardan Hitler'e açtı. Fakat Hitler; İngiliz ve Fransız'ların İskandinav Yarımadasına yerleşmelerinin kabul edilmez bir fikir olduğuna hükmetti.

Şubat 1940'da Norveç sularında cereyan eden Altmark ikmal gemisi olayı Almanya'nın endişelerini körükledi. İşte bu olay Hitler için bardağı taşıran damla oldu. İngilizlerin kendi karasularında yapacakları bir kuvvet gösterisine Norveç'lilerin ciddi bir şekilde karşı koyamayacaklarını anladı.

Hitler, 19 Şubat 1940 günü General Jodl'a «Fall Weserübung» harekâtı ile ilgili planların bir an önce tamamlanması emrini verdi. Ancak hazırlıklar oldukça ileri bir safhada olmasına rağmen harekâtı sevk ve idare edecek komutan henüz seçilmiş değildi. Silahlı Kuvvetler Yüksek Komutanlığı Başkanı General Kaitel, Birinci Dünya Harbinde Finlandiya'da General Von Der Goltz Tümeninde görev yapan General Nikolaus Von Falkenhorst'u teklif etti. O sırada General Falkenhorst, batıdaki kolordulardan birinde komutandı.

21 Şubat 1940 günü General Falkenhorst ile görüşen Hitler, öğle üzeri kendisini Danimarka-Norveç Harekâtının sevk ve idaresi ile görevlendirdiğini ve bu harekât ile ilgili görüşlerini hemen hazırlayıp ayni gün saat 17.00'de kendisine sunmasını emretti.

Hitler, daha önce yapılmış harekât hazırlık ve planından hiç haberi olmayan generalin kısa sürede hazırladığı planı hemen kabul etti. Norveç'in belli başlı beş limanı, yani; Oslo, Kristiansund, Bergen, Drontheim ve Narvik Limanlarına bir tümen tahsis edilecekti. Oslo ve Stavenger'e hava indirmesi yapılacak, iki dağ tümeni harekâta hazır bulunacak, Kopenghag da kuvvetli bulunabilmek için kuvvet gerekecekti.

Büyükamiral Raeder, 23 Şubat 1940 Norveç durumu ile ilgili görüşlerini son defa olarak Hitler'e arzetti :

«Demir cevheri ulaştırma yolunun ve ayni zamanda genel durumun emniyeti bakımından en mükemmel hareket tarzı, Norveç'in tarafsızlığını muhafaza etmiş olmasıdır.

Esasen evvelce işaret etmiş olduğum gibi müsaade edilmeyecek tek husus, Norveç'in İngiltere tarafından işgalidir. Buna ne bahasına olursa olsun engel olunmalıdır. Norveç'in İngiltere tarafından işgali, İsveç üzerindeki müttefik baskısını artırır, harbin Baltık memleketlerine yayılmasına neden olur ve İsveç'den demir cevheri ithali tamamiyle durur.

Norveç'in tarafımızdan işgali muayyen bir zaman için Narvik'den yapılacak deniz ulaştırmamıza büyük bir yük olacaktır. Çünkü; 800 deniz miline yakın bu deniz ulaştırma yolunun himayesini sağlamak çok güçtür. Bu yolun himayesi çok sayıda denizaltı ve hava kuvveti kullanılmasını zorunlu kılacaktır. Birçok giriş kanallarından düşman denizaltı gemilerinin kıyı deniz ulaştırma yolumuza taarruzları mümkündür. Bu ulaştırma yolu üzerinde bütün risk hesaba katılarak yalnız 2.5-3 milyon ton demir cevheri kaybetmiş olacağız. Halbuki İngiltere Norveç'i işgal ederse herşeyi kaybedeceğiz. Fakat şayet biz Norveç'i işgal edecek olursak İsveç üzerinde bütün isteklerimizi kabul ettirecek bir baskı yaratmış olacağız.»

Büyükamiral Raeder'in bu görüşleri arasında, Norveç üslerinin taarruzi deniz harekâtına katkıları hakkında hiçbir fikir yürütmemiş olması dikkat çekicidir.

Bütün görüşleri uygun bulan Hitler, çeşitli politik girişimler ile Norveç'in Almanya tarafına döndürülemeyeceğine de kesin karar verince, 1 Mart 1940 günü «Fall Weserrübung» harekâtı için gereken emri imzaladı ve neşrettirdi : Emir özetle şöyle idi :

«İskandinavya'da durumun gelişmesi, Danimarka ve Norveç'in işgali için gereken bütün hazırlıkların bitirilmesini gerekli kılmaktadır. Bu harekât; İngilizlerin İskandinavya ve Baltık üzerinden bir çevirme harekâtı yapmalarını önleyecektir.

Ayrıca bu harekât, İsveç'deki demir cevheri üssümüzü de garanti altına alacak, deniz ve hava kuvvetlerimize İngiltere'ye karşı daha geniş bir stratejik taarruz hattı sağlayacaktır.

Bizim askeri ve politik gücümüzün İskandinavya devletleri karşısındaki durumunu göz önünde bulundurarak «Fall Weserübung» harekâtında kullanılacak kuvvetleri olabildiği kadar az tutacağız. Bu kuvvet azlığı; cesurca hareketlerle, baskın ve sürpriz çıkışlarla dengelenecektir. Prensip olarak harekâtın barışçı bir işgal harekâtı gibi görünmesi için elimizden geleni yapacağız.

Harekâtın amacı, İskandinav Devletlerinin tarafsızlığını korumaktır. İşgalin başlangıcında ilgili hükümetlerden gerekli taleplerde bulunulacaktır. Gerekirse, Donanma ile Hava kuvvetlerinin yapacakları gösteriler istenilen tepkiyi yaratacaktır. Buna rağmen karşı konulacak olursa bu direnmenin ezilmesi için bütün askerî tedbirlere başvurulacaktır...

Danimarka sınırının geçilmesiyle Norveç'e çıkarma yapılması ayni zamana rastlamalıdır... İskandinav Devletleri ile Batılı düşmanların bir sürprizle karşılaşmaları çok önemlidir. Gerçek hedef denize açıldıktan sonra söylenecektir...»

Büyükamiral Raeder; «Fall Weserübung» Harekâtına ilişkin deniz harekât planını 9 Mart 1940 günü Hitler'e sundu. Acil bir harekâtın deniz harekât planı, tehlikeli bir harekâtı ihtiva ettiği gibi bütün harp prensiplerine de aykırı bulunuyordu.

Hitler, 1 Nisan 1940 günü öğleden sonra Goering, Raeder ve General Falkenhorst ile uzun bir toplantı yaptıktan sonra «Fall Weserübung» Harekâtının 9 Nisan 1940 sabahı saat 05.15'de başlayacağını bildiren resmî emrini çıkarttı.

Ayni gün Büyükamiral Raeder; deniz kuvvetlerine aşağıdaki emri yayınladı :

«DENİZ KUVVETLERİ BAŞKOMUTANLIĞI

Berlin, 1.4.1940

WESERÜBUNG'UN İCRASI HAKKINDA :

Führer ve Başkomutan; Harp Kuvvetlerine, hayati Alman menfaatlerinin sağlanması için, başarılması halinde harbin gidişatına etkili olabilecek önemde bulunan, bir görev vermiştir.

....

Çıkarmanın icra ve himayesi, öyle bir harekât sahasında yapılacaktır ki, burada Almanya değil fakat İngiltere üstün deniz kuvvetleriyle denizlerin kontrolünü sağlamaya muktedirdir. Buna rağmen, eğer her komutan uhdesine düşen görevin büyüklüğünü idrak eder ve kendisine verilen hedefe ulaşmak için gereken büyük gayreti gösterirse, başarılı olacağımıza eminiz.

Ortaya çıkacak yeni durumu ve olayların akışını önceden kestirmek mümkün değildir. Tecrübe edilmiştir ki; talih ve başarı; sorumlu olduğu için şecaat, azimkârlık ve maharetle başarmak azminde bulunanların tarafındadır.

Harekâtın başarısı için herşeyden evvel gereken husus baskın ve sür'atle hareket etmektir. Kıdemli komutanından erine kadar, çıkacak her türlü zorluk karşısında, kendilerine verilen limanlara ulaşmak için bükülmez bir metanetle kuvvetlerini sevk ve idare etmelerini beklerim. Onlardan mahalli savunma tertibatı ve kıyı muhafaza ve kıyı istihkâmları tarafından cesaretlerinin kırılmasına müsaade etmeden, büyük bir metanet ve azimle çıkarma limanlarına girmelerini beklerim.

Kuvvetlerimizin ilerlemesini alıkoyucu veya menedici her girişim yok edilmelidir. Karşılaşılacak her türlü direniş, harekât emirlerindeki direktifler çerçevesinde şiddetle kırılacaktır.

Düzenlenen harekâtta deniz kuvvetleri ,büyük bir rol oynayacaktır. Bu nedenle, harekâtın başarısı için de her engeli yıkmak azmi, çok büyük olmalıdır.

Haklı davamıza olan inancımız ve Führer'imize ve Başkomutanımıza sarsılmaz itimadımız, her zaman olduğu gibi bu görevde de başarının bizim tarafımızda olacağı emniyetini bize vermektedir.

Bu emir, harekâtın icrasına geçildiği sırada en küçük subay ve efrata kadar duyurulacaktır.

Büyükamiral Raeder
Deniz Kuvvetleri Başkomutanı»

Hitler, taarruzun maksadını en son durumda açıklamıştı. Asıl hedef, düşmanın Norveç'e yerleşmesine mani olmak ve demir cevheri ikmal yolunu emniyet altında bulundurmaktı. Hitler'in direkt emrinde bulunan General Von Falkenhorst; kara, deniz ve hava kuvvetlerinden müteşekkil bir kurmay heyeti ile bütün kuvvetlerin komutasını deruhte etmiş bulunuyordu. Danimarka'yı zaptedecek kuvvete hava generali Kaupisch, Deniz Kuvvetlerine Amiral Carls ile Amiral Saalwechter ve Hava Kuvvetlerine de Tümgeneral Geissler komuta edecekti.

Saptanan zaman cetveline uygun olarak harekât; başlangıç zamanı olan 9 Nisan 1940 günü saat 05.15'den birkaç gün önce topçu ve orada kullanılacak birliğin ağır malzemesiyle yüklü fakat ticaret gemisi olarak kamufle edilmiş Narvik'e tahsisli gemilerin limandan ayrılışı ile başladı. Bunları diğer nakliye gemileri takip etti. En son kademede de kara çıkarma birlikleriyle yüklü ve ayni zamanda çıkarma harekâtını destekleyip himaye de edecek olan deniz kuvvetlerine mensup gemiler limanlarından ayrıldı.

7 ve 8 Nisan 1940 günleri en gergin ve tansiyonun en yüksek olduğu günlerdi. İngilizlerin, 8 Nisan 1940 günü Norveç sularında ne yapmak niyetinde oldukları halen Almanlar tarafından bilinmiyordu. Norveç karasularının mayınlanmasına karşı Almanya'nın reaksiyonları da gözönüne alındığında, İngiliz üslerinde harekâta hazır durumda beklenen İngiliz Anavatan Filosunun mevcudiyeti bilinmiş olsaydı, acaba ne gibi kararlar verilmiş olurdu?...

ALLEMANDS
Débarquements et attaques par mer
Débarquements aéroportés
Groupe I Groupes navals
ALLIÉS
1 Div. Ordre de bataille norvégien
Débarquements et attaques
Évacuations
0 50 100 150 miles
0 100 200 km

8 avril
Gneisenau endommagé par Renown

Narvik : 8 avril
2 destroyers britanniques coulés par les Allemands
alors qu'ils transportaient des troupes
10-13 avril 10 destroyers allemands coulés

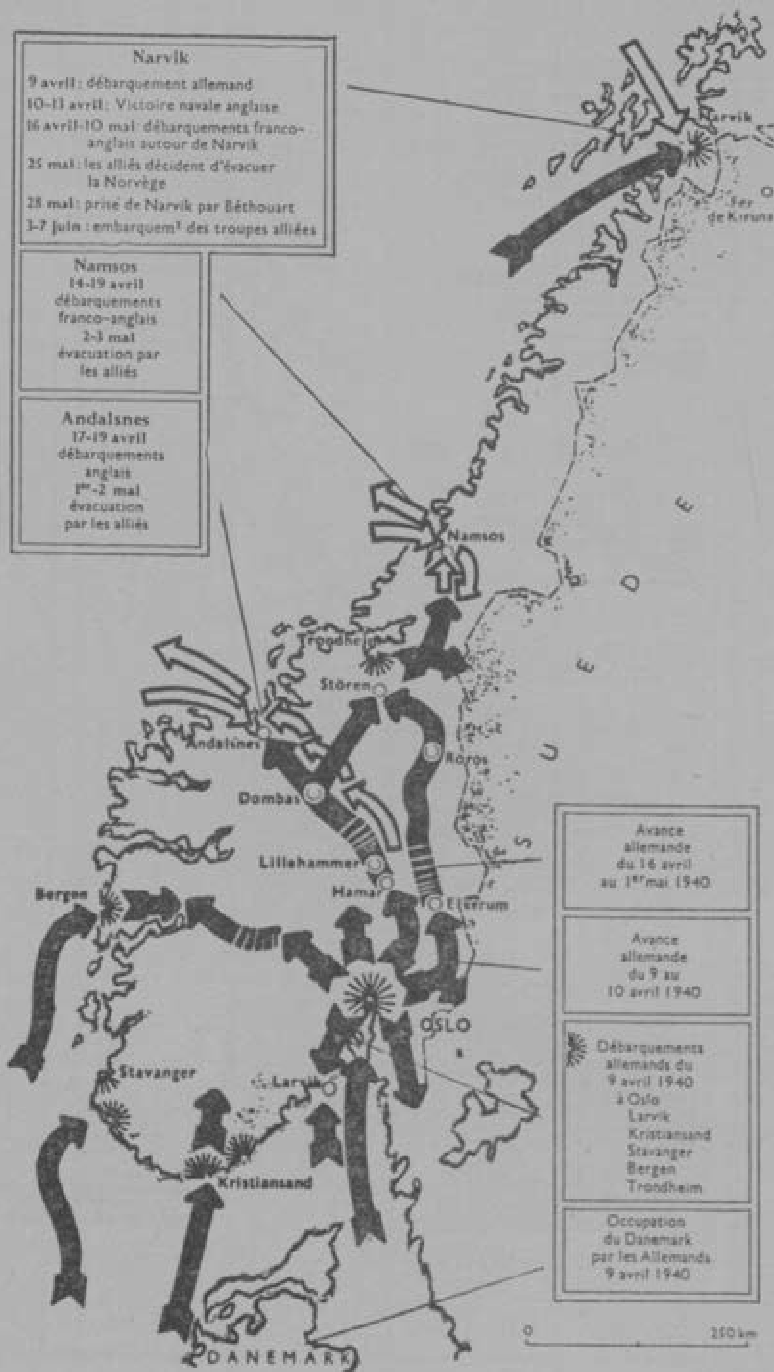
8 juin
Glorious coulé. Scharnhorst endommagé
au cours de l'action

MER DE NORVÈGE

9 avril 1940
Les forces allemandes débarquent
simultanément à Oslo, Kristiansand,
Stavanger, Bergen, Trondheim
et Narvik

TROMSØ
15 avril
Anglais, Français, Polonais
24e Bde des gardes brit.
8 juin
Bardufoss
Iles
Lofoten
NARVIK
6 div.
28 mai
Français et Norvégiens
prennent Narvik
VESTFJORDEN
Groupe I
BODØ
Saltfjord
Avance
des Allemands
pour renforcer
Narvik
31 mai
MOSJØEN
10 mai

16-17 avril
146e Bde inf. britannique
2-3 mai
NAMSOS
STEINKJER
8 avril
Hipper coule le destroyer Glowworm
Trondheimsfjord
Groupe II
TRONDHEIM
5 div.
SUEDE
18 avril
148e Bde inf. britannique
MOLDE
ANDALSNES
1er mai
ÅLESUND
30 avril
DOMBÅS
RENDAL
GUDBRANDSDALEN
ØSTERDALEN
25 mai
LILLEHAMMER
ELVERUM
NORVÈGE
Mjösa
2 div.
HONEFOSS
BERGEN
4 div.
OSLO
8 avril
Croiseur lourd
Blücher coulé
KONGSBERG
10 avril
Croiseur léger
Königsberg coulé
par bombes
Groupe III
HALDEN
Groupe V
STAVANGER
ARENDAL
11 avril
Croiseur lourd
Lutzow endommagé
par torpille
2 div.
KRISTIANSAND
SKAGERRAK
16 février 1940
Altmark pris
à l'abordage
Jössingfjord
9 avril
Croiseur Karlsruhe
torpillé et coulé
Groupe IV


Narvik
9 avril : débarquement allemand
10-13 avril : Victoire navale anglaise
16 avril-10 mai : débarquements franco-anglais autour de Narvik
25 mai : les alliés décident d'évacuer la Norvège
28 mai : prise de Narvik par Béthouart
3-7 juin : embarquem.t des troupes alliées
Namsos
14-19 avril
débarquements
franco-anglais
2-3 mai
évacuation par
les alliés
Andalsnes
17-19 avril
débarquements
anglais
1er-2 mai
évacuation
par les alliés
Narvik
Fer de Kiruna
Namsos
Trondheim
Stören
Andalsnes
Röros
Dombas
Lillehammer
Hamar
Elverum
Bergen
OSLO
Stavanger
Larvik
Kristiansand
DANEMARK
S U E D E
Avance allemande du 16 avril au 1er mai 1940
Avance allemande du 9 au 10 avril 1940
Débarquements allemands du 9 avril 1940 à Oslo Larvik Kristiansand Stavanger Bergen Trondheim
Occupation du Danemark par les Allemands 9 avril 1940
0
250 km

BİRİNCİ NARVİK DENİZ MUHAREBESİ 10 Nisan 1940

Norveç karasuları önünde İngiliz Deniz Kuvvetlerinin icra etmekte olduğu sıkı kontrol ve gözetleme sırasında, bir İngiliz denizaltı gemisi 7 Nisan 1940 akşamı, bir ağır kruvazör refaketindeki bir Alman filosunun Skagerrak'ta Norveç güney kıyılarındaki Cap Lindesnaes istikametinde bir rotada seyrettiğini, gördüğünü bildirmesi olağanüstü bir şey değildi. Rapor edilen bu kuvvet, çok erken saatlerde limandan hareket eden Narvik'e tahsisli görev üniti idi. Bu temas raporu üzerine üslerinde bulunan İngiliz Anavatan Filosu derhal alarma geçirildi.

Saat 20.30'da İngiliz Anavatan Filosu, üç eski muharebe gemisi, iki kruvazör ve on muhrip olarak Scapa-Flow'u, az sonra da ikinci kruvazör filosu Rostyh üssünü terketti.

İngilizler gelişen durumu değerlendirmede tereddüt içindeydiler. Almanların esas itibariyle ne yapmak niyetinde oldukları hakkında, tam bir fikre sahip değildiler. Müttefiklerin Norveç karasularını mayınlamaları üzerine acaba Almanya bir reaksiyon mu göstermek istiyordu Bu bir deniz muharebesi ile sonuçlanabilirdi ama bütün bu tahminler tahakkuk etmedi.

3 Nisan'da Rostocker limanında büyük kıta topluluklarının bulunduğuna dair haberler Londra'ya ulaşmıştı. Bundan kısa bir müddet sonra da; Stockholm yolu ile, İsveç sefiri tarafından Berlin'den derlenen ve onlara göre 200.000 ton tutarında nakliye gemilerinin, Stettin ve Swinemunde'de toplandığına dair haberler Londra'ya ulaştı. Müteâkiben ve Norveç kıyılarında bir nakliye gemisinin batırılmış olduğu, birçok üniformalı kazazedenin karaya çıkmayı başardığı bildirildi ve bunların, İngiltere ve Fransa'ya karşı yurtlarını savunmakta olan Norveçlilere yardım etmek için, Norveç'e gitmekte oldukları ilâve edildi.

Bu haber Norveç'de seferberlik tertiplerinin alınmasına neden olurken, Londra'dan hiçbir tepki gelmedi. Belki Londra; Kuzey Denizi'nde bir deniz muharebesini beklemekteydi.

8 Nisan 1940 günü hava tamamen kapalıydı. Uçak gemileri uçaklarını uçaramıyordu. Bugün sadece önemsiz sayılabilecek bir olay cereyan etti.

Norveç karasularına mayın dökmekle görevli birliğinden ayrı düşen HMS Glowworm İngiliz muhribi saat 08.00'de Drontheim'in kuzeyinde bir Alman muhribine ve müteâkiben de üstün Alman suüstü kuvvetlerine rastladığını rapor etti ve saat 09.45'den itibaren de bu muhripten hiçbir haber alınamadı. Görüş imkânları son derece kısıtlı olan bu sahada İngiliz muhribi aniden çok yakın mesafede Alman ağır kruvazörü Amiral Hipper ile bir çatışma rotasında temasa gelmişti. Artık yapılacak hiçbir manevra yoktu. Gemilerin çarpışması sonucu HMS Glowworm battı. Amiral Hipper'de de 120 kadem genişliğinde bir yara açılmıştı ve bu olay geminin harekâttan alıkonularak Drondheim'e sığınmasına neden oldu. HMS Glowworm muhribi batırılmakla beraber, Alman suüstü birliğinin önlenmesi için yetişmelerine yarayacak alarm işareti de İngiliz Anavatan Filosuna verilmiş oldu.

Hedef limanlarına doğru intikal seyirlerine devam eden bütün Alman nakliye ve harp gemileri bu deniz geçiş seyri süresince hiçbir yerde İngiliz donanmasına mensup hiçbir gemi ile karşılaşmadı. İki kritik gün geçmişti.

9 Nisan 1940 sabahı erken saatlerinde Oslo ve Kopenhang'daki Alman büyükelçileri, aynı mealde birer notayı Norveç ve Danimarka yetkililerine verdiler. Notalarda, adı geçen iki devletin tarafsızlığının, İngiliz ve Fransızların doğrudan vaki olacak baskısından korunmasının ve harbin İskandinavya arazisine, bu iki devletçe düşünülen yayılmasını önlemenin, Alman müdahalesini kaçınılmaz bir zaruret haline gelmesine neden olduğu ileri sürülüyor ve Alman hükümetinin amacının iki memleketin barışçıl yolla işgali olduğu, ancak vaki olacak her direnişin merhametsizce kırılacağı ve direnmenin gereksiz yere kan dökülmesine neden olacağı bildiriliyordu.

Danimarka; Almanya'nın isteklerine hemen hemen hiç direnmeden uydu. Işgal için gönderilen kuvvetler; iki piyade tümeni ve bir motorlu avcı tuğayı ile Almanya-Danimarka sınırını belirlenen zamanda geçerek harekâta başladı. Artık Jutland yarımadasının istilası başlamıştı ve bu istilanın neticesi hiçbir şüphe ve kuşku yaratmıyordu.

Hava indirme birlikleri, Norveç'e yapılacak Alman Hava Kuvvetlerinin daha sonraki harekâtı için bir sıçrama noktası olarak çok gerekli olan Aalborg hava alanını ele geçirdi. Fühnen adasındaki Middelfahrt ve Nyborg, keza Seeland adası batı kıyısındaki orsör, küçük çaplı bir çıkarma harekâtı ile işgal edildi. Böylece, küçük ve büyük Belt' in en önemli Baltık Denizi girişleri Almanların eline geçti.

Warnemünde'de bir demiryolu feribotuna bindirilen zırhlı birlik, Falster'in güney kıyısındaki Gjedser'de karaya çıktı ve süratle Von Dingbcrd'a kadar ilerledi. Denizden gelen kuvvetler kısa zamanda Kopenhag'ı işgal ettiler. Kopenhag'ı işgal eden kuvvetler birkaç uçak tarafından korunan iki küçük nakliye gemisiydi.

Hemen hemen hiçbir mukavemetle karşılaşmadan bu kuvvetler, önünde kralın emri üzerine zayıf garnizon birliklerinin direndikleri rıhtıma yanaştılar ve karaya bir tabur kadar asker çıkarıldı. Danimarka'nın işgali ile, Norveç'e uzanan geri bağlantılara karşı yönelebilecek tehlike önlenmişti.

Norveç hükümeti, memleketin işgali hakkındaki Alman isteğine ilkin karşı çıkmakla beraber, bu isteği daha başından itibaren tamamen kesin bir şekilde reddedici davranış içinde de bulunmamıştı. Ancak Hitler, Oslo'nun zaptından sonra, memleket içinde tamamen güvenini yitirmiş olan Quisling'i Başbakanlığa ataması üzerinde ısrar ettiği zaman, işin başından beri olumlu cereyan eden görüşmeler çıkmaza girdi ve kesildi.

Bütün memleket sathına dağılmış durumdaki altı zayıf Norveç tümeninin, yalnız başlarına baskın tarzında yapılan Alman çıkarmalarına karşı mücadeleyi kazanma şansı yok denecek kadar zayıftı. Fakat yine de, deniz hakimiyetine sahip olan batı devletleri üstünlük sağlayıncaya kadar, bu birlikler mukavemete devam edebilirlerdi.

9 Nisan 1940 günü sabahın erken saatlerinden geç vakitlerine kadar İngiliz Deniz Kuvvetleri, durumu aydınlığa kavuşturmak ve Alman kuvvetleriyle temas sağlıyabilmek için çalıştı. Bu bölgede hava Almanlardan yana idi. Fırtınalı bir gündü. Aniden çıkan kuvvetli rüzgâr deniz kaldırmıştı. Kar fırtınası görüşü azaltıyor, şiddetlenen deniz gemilerin istenilen sürati yapmalarına engel oluyordu.

İngiliz Anavatan Filosu alınan istihbarat raporlarına göre Alman kuvvetlerini karşılamak üzere denize çıkmıştı. Kötü hava şartlarının hüküm sürdüğü Bergen açıklarında HMS Renown ile Scharnhorst ve Gneisenau muharebe kruvazörleri temas sağladı. Fakat birkaç salvo teatisinden sonra Alman gemileri süratle kar ve sis içinde kayboldular.

Alman Hava Kuvvetleri açık denizde bulunan İngiliz Anavatan Filosuna mensup üniteler ile temas sağlayınca bunlara taarruz etti. Bir muhrip battı, HMS Rodney isabet aldı ve iki kruvazör de hasara uğratıldı. Ancak HMS Truant denizaltısı, küçük bir Alman kruvazörü olan Karlsruhe'yi Kristiansund önünde batırmayı başardı. Bundan başka Bergen taarruz grubu himaye kuvvetine mensup Köniigsberg kruvazörü, Bergen önlerinde İngiliz uçakları tarafından batırıldı.

Bütün bu karşı koymalara rağmen; hiçbir yerde Alman Kuvvetlerinin görevlerini yerine getirmelerine engel olunamadı. Oslo'ya yapılan Alman taarruzu, en şiddetli mukavemetle karşılaştı. Blücher kruvazörü sabahleyin erkenden 55 mil uzunluğundaki Oslo fiordunda genel kuzey istikametinde seyrederken, bir Norveç sahil bataryasının ateşine maruz kaldı. Topçu ateşi son derece sıhhatli idi ve Blücher bir mukabelede bulunamadan aldığı isabetler sonucu battı. Gemi komutanı ile gemide bulunan tümen komutanı gemi batana kadar güvertede kaldılar ve bindirilmiş kıtanın ve gemi personelinin çoğunun yaptıkları gibi yüzerek sahile varabildiler.

Alman Hava Kuvvetleri ve deniz birliklerinin yoğun destek ateşleri ile Oslo müstahkem mevkileri şiddetli bir baskı altında tutuldu. Bütün mukavemet ve direniş noktaları akşam güneş batana kadar sindirildi.

Kristiansund müstahkem mevki; üç muhrip ile Karlsruhe kruvazörüne bindirilmiş bir tabur kadar kuvvet tarafından oldukça güçlükle karşılaşarak zaptedildi. Genel olarak, 9 Nisan 1940 akşamı tam bir başarı sağlanmıştı.

Kuvvetli Hava Birlikleri ile altı kruvazör, ondört muhrip ve çok sayıda yardımcı gemilerin destek ve himayesinde 12.000'den fazla insan, üç tümenin ilk dalgası olarak; Oslo, Kristiansund, Stavanger, Bergen, Drontheim ve Narvik limanlarına çıkmıştı.

Batıda Stavanger civarında bulunan yegâne kullanılabilir durumdaki hava alanı da artık Alman kuvvetlerinin elindeydi. İngiltere ile başlayacak olan çetin mücadelede, bu hava alanı büyük rol oynayacaktı.

Norveç harekâtı için Amiral Dönitz; denizaltılarının herbirinin seyir sialarl ile komutanlarının harp tecrübelerine bağlı olarak bir görev

ve dağılış planı yapmıştı. Çıkarma yerlerinin emniyeti için; Narvik önünde dört denizaltı ile derinliğine bir perde, Drontheim önüne iki denizaltılık bir grup, Bergen önünde liman girişini tamamen kapayacak şekilde beş denizaltı ile liman önü perdesi ve iki gemi ile de liman giriş geçidini emniyete alacak tali perde, Stavanger önünde iki denizaltıdan oluşan oynak perde tertiplendi. Düşmanın mukabil çıkarması için de emre hazır iki hücum grubu teşkil ederek; Shetland adalarının kuzey doğusuna altı denizaltıyı ve Orkney adalarının doğusuna da üç denizaltıyı güney hücum grubu olarak konuşlandırdı.

Düşman suüstü kuvvetlerine karşı Pentland-Firth batısına dört denizaltı, deniz ulaştırmasının korunması maksadiyle de emre hazır gruplardan, iki denizaltıdan müteşekkil grubu Lindelness batısına, üç denizaltıyı da düşmanın deniz ulaştırmasını kesme girişimine karşı derhal kaydırılmak üzere sevk etti.

Bütün denizaltılar için gerekli talimatlar «Hartmouth» isimli harekât emrinde mevcuttu. Adı geçen harekât emri, gemilere kapalı zarflar içinde ve parolanın verilmesi üzerine ancak denizde açılmak üzere verildi. İcrası planlanan bu harekâtın bütününden denizaltı filosu komutanı Amiral Dönitz ile birkaç kişinin bilgisi vardı. Harekâtın ana hedefinden; gemisini hazırlayan veya bu maksatla cepheden anavatana geri çekilen hiçbir denizaltı komutanının haberi yoktu. Gizliliğin muhafazası için bu şekilde hareket edilmişti. Denizaltılar, fiordlarda karaya ve düşmana yakın mesafede ve ekseryetle su altında bulunacaklardı. Bataryalarının şarjı için ise kısa olan kuzey enlemi gecelerinin birkaç saatlik karanlığından faydalanacaklardı.

Seyir şartları zorluk yaratıyordu. Mahdut deniz derinliği, denizaltıların emniyetini tehdit ediyordu. Ekseriyetle fiordlardaki denizin durgunluğu, düşman tarafından denizaltı gemilerinin keşfini kolaylaştıracak, denizaltıların dar sahalar içinde harekât imkânlarını küçültecekti. Bütün bu dezavantajlarına karşılık avantajlar da mevcuttu. Fiordların dar su yollarına bağlanmak mecburiyetinde olan müttefik kuvvetlerin gemileri, denizaltılara yakın mesafeden geçecekti.

İngiliz çıkarmasından kuşkulanan Deniz harbi sevk ve idare makamı; 11 Mart 1940 günü Narvik ve Drontheim bölgeleri için planlanan gemilerin derhal karakol mevkilerini almalarını emretti. Ancak bu bölgelerde hiçbir şey cereyan etmedi.

Denizaltılar, Nisan 1940 ayı başında bekleme mevkilerine sevk edildi. 6 Nisan 1940 günü bütün gemiler tarafından harekât emrinin bulunduğu zarf açıldı ve denizaltılar 9 Nisan 1940 sabahı kendilerine emredilen mevkileri almışlardı.

Bütün Norveç harekâtı süresince; denizaltı gemileri Kuzey Denizinde keşif ve karakol görevlerini başarı ile yürüttüler. Denizaltı grupları tehlikenin başgösterdiği bölgelere çok güzel kaydırıldılar. Nakliye gemilerinin lojistik destek görevindeki gecikmelerini bizzat uçak bombası ve benzin taşıyarak telafi ettiler. Müttefiklerin Namsos ve Andalsnes'e çıkarmalarında nakliye gemilerine ve İngiliz suüstü gemilerine torpido hücumları tertiplediler. Bütün bu görevlerin sadece sonuncusunda başarısızlığa uğradılar. Çünkü; denizaltılarda mevcut mağnetik

başlıklı torpidolar kuzey denizinde; bilhassa Norveç'e yakın sularda çalışmıyordu. Her hücumda torpidolar hedefe varmadan infilak etmiş ve gemiler kısa bir zaman sonra torpido silahsız kalmışlardı.

Norveç harekâtının büyüklüğü ve cüretkârlığı, İngilizleri tam anlamiyle baskına uğratmıştı. Ancak Alman işgalinin zayıf noktalarının süratle keşfedilmesi ve azimle bunlardan istifade edilmesi başarıldığı taktirde, girişilecek çok süratli bir harekât belki de durumu değiştirebilirdi. Almanların orta Norveç'den ve keza Drontheim'den sürülüp atılmaları müttefikler için kesinlikle önemli idi.

Bu gerçekleştiği taktirde, Alman kuvvetlerinin Narvik'de de tutunması olanaksızdı. Fakat müttefikler hedefleri seçmede ve teşebbüse geçmede o kadar tereddüt gösterip geciktiler ki, ellerinde bulunan son şansları da yitirdiler.

Fransızlar, Norveç'deki olaylardan başlangıçta hiç de ümitsiz değildiler. İskandinavya yarımadasında büyük ve çetin bir harp alanının oluşacağı ümidini beslediklerinden oyalanıyorlardı. O zaman genişleyen bir harp alanı, her iki tarafın kuvvetlerini, gittikçe artan bir şekilde üzerine çekecek, böylelikle de harp alevi kendi cephelerine sıçramayacak veya en azından gecikecekti. Bu nedenle Fransızlar, Alman kuvvetlerinin Fransız cephesinden çekildikleri ölçüde, aktif olarak yeni harp alanına katılmaya tamamen istekli idiler.

Böyle düşünceler, Alman sevk ve idare makamının bütünlüğü ile düzenli çalıştığını göstermektedir. Müttefikler tarafında ise bir dağınıklık, fikir anlaşmazlığı, durum değerlendirmesinde noksanlık hataları bulunmaktadır. Bu, 9 Nisan 1940 günü İngiltere Genelkurmay Başkanlığının, Bergen Drontheim limanlarının geri alınması için durumun açıklanmasını müteâkip, icra edilmek üzere, ivedi olarak bir çıkarma harekâtının hazırlanmasına ilişkin verilmiş emirde de kendisini göstermekteydi.

İngiliz Genelkurmay Başkanlığı; Norveç harekâtı ile ilgili olarak, ikisi hemen 9 Nisan 1940 akşamı, diğer kuvvetlerin ise azami 3-4 gün sonra olmak üzere 11 adet taburun hazır hale getirilmesini emretti. Bu sırada Fransa, bir karşı darbe için, en uygun ve cazip hedef olarak Narvik'i mütalâa ediyordu. Zira burada Alman kuvvetleri tecrit edilmişti. Müttefiklerin şiddetli bir baskın tertiplemesi, süratle bir başarı elde edilmesini mümkün kılabilirdi. Narvik üzerinden geliştirilecek bir müttefik taarruzu ile İsveç sınırına kadar bir yarma harekâtı başarılabildiği taktirde, artık İsveç'in tarafsızlığına riayet edilmiyebilinir ve Gallivare maden ocaklarına kadar ilerlenebilirdi.

Mr. Churchill, kendi karakterine uygun olarak hareket tarzlarını ortaya koydu. Ancak henüz durum açıklığa kavuşmamıştı. Narvik fiordunda ne miktar Alman Deniz Kuvvetlerine mensup gemi bulunduğu ve ne kadar kuvvetin de karaya çıkarılmış olduğu bilinmiyordu. Norveç'den gelen haberlerde; Narvik fiordunda altı Alman muhribinin bulunduğu belirtiliyordu.

Müttefik donanmasının büyük kısmı, Skagerrak'da Alman birliklerinin mevcudiyetinin haber alınması üzerine derhal denize açılmıştı.

9 Nisan 1940 günü sabahı İngiliz anavatan filosuna mensup birlikler, harekât sahasında bulunuyorlardı ama Bergen, Narvik ve Drontheim'i işgale görevli Alman taarruz grupları çoktan hedeflerine varmış bulunuyorlardı.

Saat 08.20'de Anavatan Filosu Komutanı Amiral Forbes, bir kısım kuvvetlere Bergen Bölgesindeki Norveç Birliklerinin desteklenmesi emrini aldı. Amiral bu goreve dört kruvazör ile yedi muhrip tahsis etti. Fakat W. Churchill, Almanların fiorda son defa dökmüş oldukları mayınlar ve Alman Hava Kuvvetlerinin etkin harekâtı nedeniyle bu harekâtı hemen iptal etti. Ancak daha önce bölgeye tevcih edilmiş İngiliz Deniz Kuvveti daha harekâtın iptaline ilişkin emri almadan öğleden sonra Alman Hava Kuvvetlerinin şiddetli taarruzlarına maruz kaldı. HMS Renown muharebe gemisi 500 Kgr.lık bir bomba isabeti aldı. HMS Glasgow ve HMS Southampton kruvazörleri hafif hasara uğradılar. Refakatteki muhriplerden biri battı. Amiral Forbes, bu durum karşısında Bergen Bölgesinden hemen uzaklaştı. Bölgeye HMS Furious uçak gemisi sevkedildi. İşte Bergen açıklarında Königsberg'i bombalayıp batıran uçaklar HMS Furious'dan havalanan uçaklardı. Müteakiben uçak gemisinden havalanan uçakların Drontheim'deki Alman muhriplerine karşı tertipledikleri hava hücumlarında bir netice alınamadı.

İngilizlerin reaksiyonu Narvik'de çok kesin bir şekilde ortaya çıktı. 10 Nisan 1940 sabahı, Alb. Warburton Lee komutası altındaki beş İngiliz muhribi, Alman Deniz Kuvvetlerinin üstünlüğünü bildiği halde Narvik fiordu önüne geldi. Keşfedilmeden Narvik Limanına kadar sokulan Alb. Lee, burada demir üzerinde yatmakta olan Alman muhriplerine taarruz etti. Alman muhriplerinden W. Heidkamt batırıldı. Roder muhribi ciddi şekilde hasara uğratıldı. Fiordun kollarına dağılmış bulunan diğer Alman muhripleri derhal İngiliz Birliğine karşı taarruza geçti. Yapılan muharebe sonucu (I nci Narvik Deniz Muharebesi) HMS Hunter battı, Alb. W. Lee'nin bulunduğu HMS Hardy muhribi sahile oturmaya mecbur oldu ve komodor öldü. HMS Hotspur muhribi ise çok ciddi şekilde hasara uğradı. Geri kalan İngiliz muhripleri kıdemli komutan emrinde geri çekilmek zorunda kaldı.

W. Churchill işin peşini bırakmadı. Admiralti, İngiliz Anavatan Filosu Komutanı Amiral Forbes'e; Narvik'de bulunan Alman Deniz Kuvvetlerine karşı harekâta başlaması ve bu Limanın müttefikler eline geçirilmesinin temini emrini verdi.

12 Nisan 1940 günü HMS Furious'dan havalanan pike bombardıman uçaklarının yaptıkları hücumlar, çok kötü hava şartları nedeniyle etkili olamadı. Ertesi gün uçaklar desteğinde eski fakat modernize edilmiş 38 cm.lik toplarla mücehhez HMS Warspite, Tribal sınıfı dokuz muhriple Narvik fiorduna girdi. Fiordda ne sahil bataryası ve ne de mayın maniası vardı. Taarruz etmek maksadiyle hazırlanan bir Alman denizaltısı muhripler tarafından uzaklaştırıldı. Alman muhripleri, Amiral Whitworth komutasındaki İngiliz Birliğinin ilerlemesine mani olmak istediler. Fakat HMS Warspite'ın üstün ateş kudreti karşısında çekilmek zorunda kaldılar. Öğleye doğru Alman ve İngiliz muhripleri arasında vukua gelen muharebede (II nci Narvik Deniz Muharebesi),

Alman muhripleri mermi ve torpidoları kalmayıncaya kadar mücadele etti. Neticede Almanlar sekiz muhribini kaybetti. Amiral Fritz Bonte bu muharebede öldü.

Narvik Limanının kontrol altına alınması için oldukça az bir kuvvetin yeterli geleceği hususunda HMS Warspite gemisinde bir düşünce var olmasına rağmen, muhtemel Alman karşı koyması ve hava taarruzlarının hasıl ettiği endişeden dolayı, tasarlanmış bir çıkarmadan sarfınazar edildi.

Alman Hava Kuvvetleri harekât sahasına çok geç, ancak akşam üzeri gelebildi. Fakat Amiral Whitworth emrindeki İngiliz Kuvveti sadece bir muhribi kaybetmiş olarak çoktan geri çekilmişti.

Bu Norveç Harekâtında yegâne müttefik suüstü zaferi oldu. Narvik Limanı Almanların elinde kaldı.

Gerçekte Almanların Narvik'deki durumu son derece kritikti. General Dietl, hemen hemen ağır silahsız ve sadece iki adet dağ bataryası ile takviye edilmiş, muhriplerle nakledilen bir alaylık bir kuvvetle karaya çıkmıştı. Ağır malzeme taşıyan Alman nakliye gemileri, hedeflerine ulaşmadan önce, İngilizler tarafından batırılmıştı. Yalnızca bir dağ bataryası ,birkaç hava topu ve bir miktar cephane 13 Nisan'da hava yolu ile ulaştı. Batan muhriplerden kurtarılan 2100 kişilik personel karadaki Alman Kuvvetlerine iltihak ettiğinden bu sevindirici bir durumdu. General Dietl'e diğer bir destek de Alman muhriplerinden sökülen birkaç gemi topunun karaya çıkarılması olmuştu.

İngilizlerin, Narvik'e bir baskın tertiplenmesi fikriyle meşgul oldukları ayni gün, kuvvetli deniz birliklerinin Narvik'e ulaştıklarına dair haberler de birbiri ardı sıra Hitler Karargâhına gelmekteydi. Ayrıca bir İngiliz tugayının yolda olduğu henüz bilinmiyordu. Hitler heyecanlandı ve harekâtın iyi bir şekilde sonuçlanmasından ümidini kesmiş olarak, General Dietle'e güneye doğru savaşarak geri çekilmesi emrini vermek istedi. Ancak onu General Jodl, büyük bir çaba sarfederek, bu olanaksız fikri uygulamaktan vazgeçirebildi.

Şimdi kuşkulanma sırası İngilizlere gelmişti. Günlerce hiçbir karar verilemedi. Londra, alelacele bir harekâttan kaçınılmasını tavsiye ediyor ve Narvik önlerinde toplanmış bulunan bütün kuvvetlerle yapılacak bir çıkarma için, esaslı şekilde hazırlık yapılmasını istiyordu.

Narvik önlerindeki deniz kuvveti komutanı amiral Lord Cork, kuvvetinin çıkarma harekâtına tam bir destek sağlayacağını vaad etmişti ama çıkarma kuvveti komutanı oldukça tereddüt ediyordu.

17 Nisan 1940 günü Londra, her iki komutan üzerindeki baskıyı en üst dereceye kadar vardırdı. General, esas itibariyle bu bölgede bir kara muharebesi düşünülmeden önce, karların erimesinin beklenmesi zorunluluğunu ileri sürerek, itirazında direniyordu.

Norveç'in güneyinden itibaren Almanlar süratle kuzeye doğru ilerliyorlardı. Onlara yerleşmek için zaman ve mekân verildiği takdirde durum çok daha feci bir akibete sürüklenebilirdi. Müttefik Yüksek Ko-

mutanlığı en sonunda Drontheim ve Narvik'i kurtarmaya karar verdi. Drontheim'e direkt bir çıkarma yapılması imkânsız mütalaa edildiğinden, bunun kuşatıcı bir harekât ile ele geçirilmesi kararlaştırıldı. 16 Nisan 1940 günü 146 ncı İngiliz Piyade Alayı iki kruvazör ve iki muhripten müteşekkil kuvvet tarafından Drontheim'in 160 kilometre kuzeyindeki Namsos'a ve 18 Nisan 1940 günü de kuvvetli bir suüstü birliğinin desteğinde 148 nci İngiliz Piyade Alayı Drontheim'in 250 kilometre güneyindeki Andalsnes'e çıkartıldı.

Harekâtın başlamasından sekiz gün geçmiş olduğu halde Almanlar, Drontheim Bölgesindeki hava alanlarını faaliyete geçirmiş bulunuyorlardı.

Müttefikler için bu harekât, hava üstünlüğüne sahip bir düşmana karşı çok zayıf bir uçaksavar savunması altında cereyan edecekti. 17 Nisan 1940 günü HMS Suffolk, Stavanger yakınındaki Sola Hava Alanının daha önceden tahrip edilmiş olmasına rağmen boş yere bombardıman etmişti. Geri dönüşünde, yedi saat süre ile aralıksız Alman uçakları tarafından bu gemiye hücumlar tertiplenmiş olduğundan gemi binbir güçlükle ve bazı bölmeleri su dolu olarak Scapa-Flow'a ulaştı.

Drontheim'in iki taraflı kuşatma ile zaptına ilişkin plan, nazari olarak çok başarı vaad edici olmakla beraber, pratik bakımdan uygulanması da o derece müşküldü. Şans eseri halen işgal edilmemiş bulunan her iki küçük limanda, çok sınırlı tahliye imkânları vardı. Çıkarma birliği alelacele derlenmişti. Tank silahı bir yana, emrinde topçu bile yoktu. Basit cinsten nakliye araçları ile yetinmek zorunda kalınmış bulunulduğundan ağır motorlu araçlar çıkarmada kullanılmayacaktı.

Limanlara ancak geceleyin tahliye yapılabildi. Harp gemilerinin uçaksavar bataryaları yanısıra, özel surette uçaksavar silahları ile teçhiz edilmiş yardımcı gemiler, limanların hava savunmasını sağlamak için gündüzleri büyük bir gayret sarfetti. İngiliz uçak gemilerinin pek yardımı dokunamadı. Zira onlar da bizatihi Alman uçaklarının tehdidi altındaydı. Yegâne kullanılabilir durumda olan hava alanı Almanların elindeydi. Ondokuz uçağın Andalsnes'in güneyindeki donmuş bir göle indirilerek yerleştirilmesi girişimi, bütün uçaklar daha uçak gemisinin güvertesinde tahrip edildiği için tamamen neticesiz kaldı. Planlanmış çıkarma harekâtına ilişkin olarak da hava üstünlüğündeki belirli yetersizliğin, nekadar kötü ve olumsuz etki yapacağı, müteakip günlerde kendini gösterdi.

Taktik kara harekâtı bakımından, Namsos'a çıkmış olan kuvvetleri güneye yöneltmek, oldukça basit göründü. Bu kuvvetler, parçalanmış kayalarla örtülü kıyı ile sınırlanmış sapa bir yoldan ilerlemeye mecbur kaldı. Ancak bu harekât esnasında hiçbir Alman Birliği tarafından yanlardan tehdit edilip engellenmedi.

Fakat Andalsnes'den ilerleyen birlikler için durum çok daha güçlük arzetti. Dombas, Storen ve Lillehammer'e kadar ilerleyebilen Andalsness Grubu buradan Alman Hava Kuvvetleri tarafından desteklenen Alman Birlikleri tarafından geri püskürtüldü.

Gerek Alman hava baskısı ve gerekse şiddetli Alman mukavemetinden dolayı bu bölgelerde tutunamayacaklarını anlayan Müttefikler; 28 Nisan 1940 günü Harekâtı durdurup tahliyeye karar verdi. Mayıs 1940 ayı başında birlikler Namsos (2-3 Mayıs 1940) ve Andalsnes'den (1 Mayıs 1940) Müttefik Deniz Kuvvetlerinin himayesinde tekrar gemilere bindirildi.

Fransız kruvazörü Emile-Bertin, 19 Nisan günü bir bomba isabeti ile hasara uğradığı için himaye kuvvetinde Montcalm kruvazörü ile muhripler yer aldı. 3 Mayıs günü çekilen birliğin himayesinde görevli Fransız Bison ve HMS Afridi muhripleri hava taarruzları sonucu batırıldı.

Batı devletlerinin, Norveç'e yardım için acele davranma ve Orta Norveç'e yerleşme niyet ve girişimleri böylece sonuçsuz kaldı. Şimdi sadece geriye, bırakılmış olan Narvik'in zaptı harekâtı, İngilizlere özgü bir inatla sürdürülüyordu.

Mr. W. Churchill, 20 Nisan 1940 günü yaptığı konuşmada : «Narvik'i almayı başaramazsak, Almanya bölgedeki maden ocaklarını elinde bulundurur. Bu ise, bizim için büyük bir felâket demektir.» demişti. Narvik'de başarı elde etmek şansı oldukça müsait görünüyordu. İngiliz Anavatan Filosu istenilen miktarda çıkarma kuvvetini ulaştırma olanağına sahipti.

12 Nisan 1940'a kadar, Narvik önlerindeki Müttefik Kuvvetleri oldukça artmıştı. Nihayet özlenen buzların ve karların erimesi de vaki olunca karada daha iyi harekât imkânları oluştu. Bu nedenle de Müttefikler ,kesin sonuçlu bir taarruza karar verdi.

Ellerinde bir İngiliz tugayı, Fransız Alp Avcı Birliğinden üç tabur, iki tabur kuvvetinde lejyon askeri, dört Polonya taburu ve 3500 kişiden ibaret bir Norveç Birliği vardı.

Narvik'deki müttefik çıkarması, denizciler ve karacılar arasında görüş farklılığından dolayı anlaşmazlığa yol açtı. Deniz birliklerine komuta eden ve çok enerjik bir ruha sahip bulunan Amiral Lord Cork, direkt bir taarruz taraftarı idi. Halbuki General Mc Kenzy, Limanın bir kuşatma ile işgalini arzu ediyordu. Bu kararsızlık hali, çok kıymetli olan zamanın israfına yol açtı.

15 Nisan 1940 günü İngiliz, Fransız ve Polonya Birlikleri Narvik'in kuzey batısındaki Harstad'a çıkarıldı. Drontheim Bölgesindeki hava alanlarından hareket eden Alman uçakları çıkarma gemilerine devamlı taarruzlarda bulundular. Onikiye yakın harp ve yardımcı gemi hasara uğradı. Kademe kademe Narvik'e ilerlemeye çalışan müttefik çıkarma kuvveti, 28 Mayıs 1940 günü çok şiddetli bir deniz topçu desteği altında Narvik'i saptetmeye muvaffak oldu. İngiliz hafif kruvazörü HMS Curlew, 26 Mayıs günü Narvik önlerinde hava taarruzları sonucu batırıldı.

Bu sıralarda, Kuzey Fransa ve Belçika'daki müttefikler bir felâketin gelmekte olduğunu farkettiler. Bu felâket, çok uzaklardaki Narvik'de bile etkisini hissettirdi. Fransa'daki İngiliz Seferi Kuvvetinin

varlığı tehlikede bulunurken, böyle bir enteresan harekâta ilişkin olarak kuvvetleri dağıtmak, özellikle güçlü bir deniz kuvvetini kara kuvvetlerinin destek ve idarî desteğine bağlamak, akıllıca bir harekât olarak görülmedi. Bundan dolayı da Müttefik Yüksek Harp Konseyi, 24 Mayıs 1940 günü, bütün kuvvetlerin Fransa harekât alanında toplanmasına ve Narvik'e karşı girişilen harekâtın tasfiyesine karar verdi.

Daha önce Narvik'de sıkıştırılmış Alman Kuvvetlerinin yükünü hafifletmek ve onları kurtarmak maksadiyle, Alman Yüksek Sevk ve İdare Makamı, Scharnhorst, Gneisenau muharebe kruvazörleri, Hipper ağır kruvazörünü muhriplerle birlikte Narvik sularına göndermeye karar verdi. Alman Suüstü Birliği 4 Haziran 1940 günü Kiel'i terk etti.

8 Haziran 1940 günü Narvik açıklarına varan bu birlik, müttefik geri çekilme harekâtının içine düştü. Bugün Alman suüstü birliği için başarılı bir gün oldu. Öğleye doğru gemiler, 19.840 tonluk bir yardımcı kruvazörü ve 5666 tonluk diğer bir yardımcı kruvazörü saat 16.00 sularında, müteakiben de HMS Ardent ve HMS Acasta muhriplerinin refakatinde seyreden 22.500 tonluk büyük uçak gemisi HMS Glorious saat 17.40'da sulara gömüldü.

HMS Glorious ile temasa geçen Scharnhorst, 27.000 metreden ateş açtı. HMS Acasta ve HMS Ardent'in tesis ettiği duman perdesi pek etkili olmadı, Uçak hangarına 280 mm.lik bir mermi isabet edince bu uçak gemisinin sonu oldu. İkinci isabeti köprü üstünden alan uçak gemisinde kısa süre sonra infilâkler başladı. Geminin kurtarılmasına imkân görmeyen komutan 17.20'de gemiyi terk emrini verdi. Ancak HMS Glorious 17.40'da 41'i pilot olmak üzere 1515 personeli ile sulara gömüldü. Batırılan HMS Acasta muhribi ise Scharnhorst'a bir torpido isabet ettirmeyi başardı ve gemi ağır hasara uğradı.

Schanhorst'un yaralanması harekâtın kesilmesine neden oldu ve Alman suüstü birliği Drontheim'e intikal etti.

Ayni gün Narvik civarındaki bölgenin tahliyesi bitti. 24.000 kişilik İngiliz-Fransız ve Polonya Birliği dört gemilik bir kafileye bindirilmiş, İngiltere ve Fransa'ya geri dönüyorlardı. Norveç kralı ve hükümet üyeleri de ayni maksatla Tromso'dan bir İngiliz kruvazörü ile memleketlerini terkediyordu.

Artık tekmil Norveç Almanların elindeydi.

Bunun nasıl oluştuğunu W. Churchill tarafsız beyanatında aşağıdaki şekilde özetledi :

«Planlama, sevki idare ve enerji bakımından Almanların üstün olduğu bir gerçekti. Bencil ve acımasızca planlarını uyguladılar. Almanlar, büyük hava küvvetinin kullanılmasını elverişli kılabilen bütün olanaklardan faydalanmayı, mahirane bir şekilde kavramışlardı. Bundan başka fert olarak savaşmadaki üstünlükleri de özellikle küçük çaptaki harekâtta açıkça görülüyordu.

Narvik'de karmakarışık biçimde çarçabuk bir araya getirilen 6000' den daha az bir insan kalabalığı, altı hafta süre ile, müttefik birlik-

lerinin 20.000'den fazla insanını, hareket ve faaliyetten alıkoydu. Bu Norveç muharebelerinde, bizim en iyi birliklerimizden olan İskoç ve İrlanda muhafız kıtalarımız, Hitler'in genç insanlarının enerji, taarruz ruhu ve eğitimleri karşısında varlıklarını gösteremez oldular.»

Norveç'deki Alman zaferinde kesin rolü oynayan en büyük unsur, hava hakimiyetiydi. İngilizler, bunun önemini ancak harekâtın cereyanı sırasında hissettiler. İngilizler ve daha sonra Amerikalılar tarafından bu bilgiler tatbik edilinceye ve bunlardan pratik sonuçlar çıkarılıncaya kadar, bazı acı derslerin alınması gerekti.. Fakat bu acı derslerin sonunda iki devletin silahlı kuvvetlerinin birbirine planlı bir şekilde bağlanması, Müttefiklere; onları zaferden zafere götürebilen üstünlüğü sağladı.

Norveç Harekâtının Neticeleri :

Almanya coğrafi durumunu düzeltmek ve stratejik ham madde kaynaklarını elde bulundurmak maksadiyle bu harekâta girişmiş ve başarılı olmuştu. Ancak Almanya'nın yeterli derecede deniz kuvveti olmadığından bu coğrafi durumun düzeltilmesinden çok fazla faydaları olmadı. Çünkü; yalnız iyi bir coğrafi durum, kuvvet zaafını tamamen telafi edemezdi.

Her iki taraf teşebbüste ön almak için yarıştı. Fakat hedef bölgesinin Almanya'ya yakınlığı, teşebbüsün Almanlar tarafında kalmasına olanak verdi. Almanların iyi hazırlandığı ve hava üstünlüğü sayesinde; deniz kontrolü temin etmeden deniz aşırı bir istila yapıldı.

Almanlar iyi bir baskın yaptılar. Müttefikler niyetlerini Norveç Hükümetine bildirmekle baskın için şart olan gizliliğe riayet etmediler. Müttefikler uluslararası hukuk bakımından haklı idiler fakat netice aleyhlerine oldu. Harp prensiplerinin hukuk kaygusu nedeniyle ihlâl edilmesi büyük hata idi.

Müttefik çıkarmaları daha enerjik ve daha fazla kuvvetle yapılmış olsaydı, Almanlar Batı Cephesinde tesiri görülebilecek büyük bir kuvvet inkisamına sürüklenebilirlerdi. Müttefikler Norveç çıkarmasına fazla kuvvet ayırmadıklarına göre çıkarmaların bir maksadı yoktu.

Almanların Norveç Harekâtı ile Batı Cephesinde giriştikleri taarruzu biraz geç olmakla beraber birleştirmeleri çok doğru ve yerinde idi. Zira, müttefikler asıl önemli olan Batı Cephesine dönmeye ve Norveç Harekâtından vazgeçmeye mecbur oldular. Çünkü; fazla kara kuvvetleri yoktu.

Norveç Harekâtının Almanya tarafından zaferle sonuçlanması üzerine; Almanya stratejik taarruz imkânlarını biraz artırdı. İngiltere; Norveç, İsveç, Finlandiye ve Danimarka'dan yaptığı dışalımlardan bilhassa madenlerde mahrum kaldı ve bunun aksine Almanya kendi hesabına geniş imkânlar sağladı.

Almanya kendine hasım bir arazide, yani Norveç'de işgal, hizmet ve inzibat kuvvetleri bulundurmaya mecbur kaldığından kuvvet dağılımına uğradı. Almanlara teslim olmayan Norveç Ticaret Filosu büyük

kısmı ile İngiltere'ye sığındı. Bu gemiler İngiltere için son derece yararlı oldu. Mahdut sayıda olmakla beraber, İngiliz Deniz Kuvvetlerine katılan Norveç harp gemileri Anavatan Filosuna yardımcı oldu. Norveç'e sahip olan Almanya karşısında, İngiltere'nin Alman kıyılarını uzak abluka altına alması imkânı kalmadı, hiç değilse çok zorlaştı. Aolborg ve Barduflos'a kadar olan sahadaki hava alanlarına sahip Alman Hava Kuvvetleri 200 mil kadar bir menzil kazanarak İskoçya'daki İngiliz Deniz Üslerine kolay taarruzlar tertiplemek imkânını kazandı. Kuzey Denizi'ndeki Alman denizaltıları abluka altına alınmaktan kurtuldu.

Rus-Alman Harbinin açılması ile birlikte Norveç'e sahip olmanın önemi biraz daha arttı. Çünkü; kutup konvoylarına karşı taarruzlar Norveç Üslerinden istifade ile yapıldı. Norveç başarısı, Girit harekâtı için ilerde Almanlara cesaret verecek ve iyi bir örnek teşkil edecekti.

Müttefiklerin Norveç'deki başarısızlığı İngiliz kamuoyunda geniş bir tepki yarattı ve 10 Mayıs 1940 günü İngiliz Başbakanı Mr. Chamberlain istifa etti.

ALMAN AKINCI ŞİLEPLERİNİN HAREKÂTI :

İkinci Dünya Harbinin başlaması ile birlikte «Z» planının realize edilmesi olanak dışı olunca, Alman Deniz Sevk ve İdare Makamı seçilmiş şileplerin silahlı akıncılara dönüştürülmesi çalışmalarına hemen başladı. Büyükamiral Raeder, bu gemilerin İngiliz Donanmasının dengesini, büyük harp gemilerinin bozduğu gibi bozabileceğini ümit ediyordu. Kısa zamanda umutlarında haklı olduğunu da gördü.

Tamamiyle değişikliğe uğratılmış bu akıncı şilepler olağanüstü gemilerdi. Gemiler süratlerine göre değil, denize dayanıklılıklarına göre seçilmiş ve teçhiz edilmişlerdi. Bunlar görünüşte tanınması zor ve tuhaf gemiler olmakla beraber suüstü aksamları da değişebilir karakterde idi.

Akıncı şileplerin sadece sahte bandıra ve isim taşıması yeterli değildi. Uzayıp kısalan direkler, her an değişebilir baca adedi, sahte üst güverte yapıları ve yükler, yolcu taşıyan şilep havasını kuvvetlendirebilmek için mürettebata kadın elbiseleri giydirmek gibi değişmelere uygun gemilerdi.

Diğer yönden bu gemilerin en büyük özellikleri de her birinin bir kruvazör kadar öldürücü silahlara sahip olmalarıydı. Bu şilepler daha ziyade bir saldırı için teçhiz edildi. Altı ilâ sekiz adet 15 cm.lik toptan başka, çeşitli adette ağır ve hafif makineli tüfekleri, torpido kovanları,mayınları ve hatta bir ilâ iki adet keşif uçakları bile vardı.

İngiliz Amirallik Dairesi bu gemiler için; «klasik harp gemilerinden daha büyük kaygı olmaktadır.» şeklinde bir değerlendirme yaptı.

Tanınmaları ve izlenmeleri hakikaten zor olan bu gemiler toplam olarak daha fazla deniz ulaştırma yolları üzerinde hasara neden oldular. Almanya'dan destek görmemelerine rağmen, bu destek dış sularda o kadar iyi yürütüldü ki, bir yıla aşkın seferler yapılabildi.

Örneğin; Orion (İngiliz Amirallik Dairesinin tanımlamasına göre, Akıncı-A) 510 gün, Komet (Akıncı-B) on beş ay denizde kaldı.

Bu gemilerin en meşhuru olan Atlantis; 31 Mart 1940 günü denize açıldı. Orion ise, 6 Nisan 1940 günü onu izledi.

Denize açılış «Fall Weseruebung» Harekâtının bir parçasıydı. İlk görevi Norveç Harekâtı sırasında Kuzey Atlantik'de bir gemi batırıp; «Bir cep zırhlısı saldırıyor» diye sahte mesaj göndererek İngiliz Amirallik Dairesinin dikkatini dağıtmak oldu. Daha sonraki günlerde Widder (5 Mayıs 1940), Thor ve Penguin (Haziran 1940 ayı ortaları), Komet (9 Temmuz 1940) denize açıldılar.

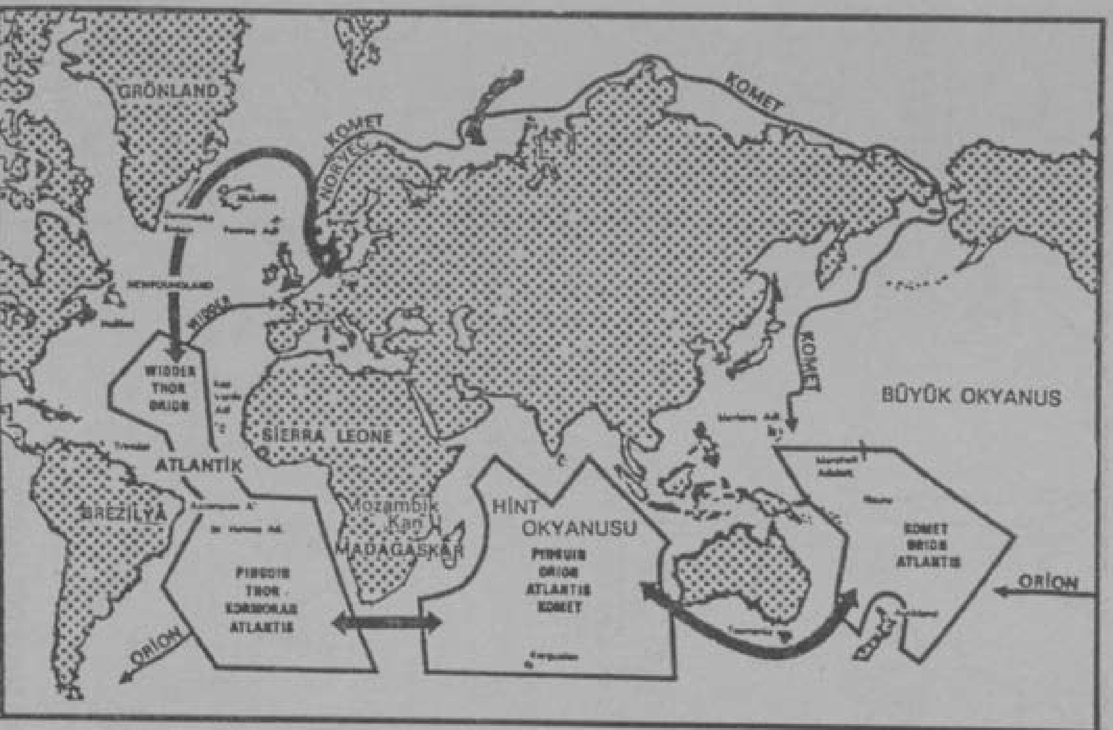
Komet, üç buzkıran gemisinin yardımı ile Sibirya kıyıları boyunca kuzey-doğu geçidinden geçerek iki aylık bir yolculuk sonucunda Bering Boğazından Pasifik'e geçti.

Bu altı akıncı şilep ilk grup idi. İkinci akıncı şilep grubu da planlanmıştı. İkinci grubun ilk gemisi olan Kormoron Aralık 1940 ayının ortasında Kuzey Atlantik'e çıktı.

Atlantis, Alb. Bernhard Rogge komutasındaydı ve devamlı hareket halinde olmak, birbirinden çok uzak noktalarda beklenmedik şekilde ortaya çıkmak emrini almıştır. Kuzey Atlantik'de on gün kadar seyreden Atlantis, Freetown (Sierra Leona) ve Cape Tow (Güney Afrika) arasındaki deniz ulaştırma yolunda şansını denemek üzere güneye kaydı.

Bu bölgede bir Japon şilebi hüviyetine bürünerek 3 Mayıs 1940 günü İngiliz Scientist gemisini batırdı. Hint Okyanusuna doğru seyri sırasında Hollanda yük gemisi hüviyeti ve karakterinde 10 Haziran 1940 günü Norveç tankeri Tırrana'yı batırdı. Bundan sonra Avustralya deniz ulaştırma yolları üzerinde kalmak şartıyle Hint Okyanusunda harekâtını sürdürdü. 20 Eylül 1940 günü doğuya gitmeye karar verdiğinde altı aydır denizde bulunuyordu. Bu süre zarfında 66.000 ton tutarında 9 adet gemi batırmıştı. 1940 yılı sonlarında Atlantis, 94.000 ton tutarında 13 gemi batırmış ve Kerguelen Adasına demir atarak ikmal yapıyordu. Ama harekâtı daha sonra ermemişti.

6 Nisan 1940 günü denize açılan Orion, Kuzey Atlantik'de 24 Nisan 1940 günü İngiliz şilebi Huxby'i batırdı. Müteakiben Boynuz Burnundan dönerek Pasifik'e geçti. Pasifik'deki ilk harekâtı Auckland (Yeni Zelanda) açıklarında mayın harekâtına girişmek oldu. Bu bölgeye 228 mayın döktü. Bu mayınlardan bir tanesi 2.500.000 sterlin değerinde altın taşımakta olan Niagara gemisinin batmasına neden oldu. Bu mayın harekâtını müteakip Orion, Avustralya-Panama deniz ulaştırma yoluna yükseldi. Bu arada Norveç şilebi Tropic Star'ı 19 Haziran 1940 günü ele geçirdi. Bu gemi ganimet olarak Fransa'ya doğru yola çıkarıldı. Tropic Star yolda bir İngiliz denizaltısı tarafından durdurulup kontrol edildi. Gemide tutuklu olarak daha önce batırılmış olan İngiliz şilebi Huxby'nin mürettebatına rastlanması, İngiliz Amirallik Dairesine Orion'un Harekâtı hakkında ilk kesin bilgiyi verdi.



ALMAN AKINCI ŞİLEPLERİNİN HAREKÂTI

Kiel départ
de L'ATLANTIS 31-3-40
du WIDDER 6-5-40
du THOR 6-6-40

Hambourg

combat avec
le VOLTAIRE
4-4-41

L'ATLANTIS coulé
par le DEVONSHIRE
22-11-41

ravitaillement
du 28-5-41
au 1-6-41

25-3-41

6-2-41

29-1-41

21-12

7-7-41

29-10-41

14-7

16-7

19-7

1-12

23-4-41

31-10

30-4-41

10-8

2-9

OPÉRATION DES RAIDERS :
« THOR, WIDDER » ET « ATLANTIS »
(Janvier 1940 à mai 1941)

du 30-3-40 au 28-5-41

du 1-6-41 au 22-11-41

route de l'Atlantis

route de Widder

route du Thor

5

Orion, 20 Ağustos 1940 günü Mercan Denizi'nde şiddetli bir çatışmaya girişerek Tukarina'yı batırdı. İngiliz Amirallik Dairesi, daha evvelce Rio De La Plata Deniz Muharebesine katılmış olan HMS Achilles kruvazörünü akıncı Orion'u yakalamak üzere en son kurbanının bulunduğu bölgeye sevkettiyse de Orion bu sıralarda Güney Avustralya açıklarında seyretmekteydi.

Ekim 1940 ayı ortalarında Orion, Japonya'nın elindeki Marshall Adalarına intikal ederek burada diğer bir akıncı gemi olan Komet ile buluştu.

Orion ile Komet bu defa birlikte denize çıkıp, 27 Kasım 1940 günü Rangitane yolcu gemisini batırdılar. Yine bu iki akıncı gemi, 7-8 Aralık 1940 günü fosfat yatakları bulunan Naura Adasına bir taarruz tertipleyip 21.000 ton tutarında dört gemiyi batırdıktan sonra, yeniden ikmal maksadiyle Marshall Adalarına intikal ettiler. 1940 yılı sonunda Orion, 268 günlük seyrini tamamlamış, yeniden yola çıkma hazırlıklarını yapmakta idi.

Alman birinci grup akıncı şileplerinden üçüncüsü olan Widder, Helmuth Von Rückteschell komutasında olarak harekâtını Atlantik'de sınırladı. Danimarka Boğazı yoluyla 19 Mays 1940 günü Kuzey Atlantik'e geçti. 31 Ekim 1940 günü Brest limanına dönünceye kadar 58.645 ton tutarında on gemi batırdı. Fakat Widder akıncı şilebinin harekâtı; kaptan H. Von Rückteschel'in acımasız davranışları nedeniyle lekelendi. Von Rückteschell, kurbanlarını durdurduktan sonra ateş açmaktan zevk alıyor, kıyıdan uzakta batırdığı gemilerden kurtulanları ise denizden toplamak zahmetine katlanmıyordu. Kaptanın bu davranışları, Alman Deniz Kuvvetlerinin saygı değerliğine leke düşürdü. Von Rückteschell, 1947 yılında savaş suçlusu olarak yargılandı ve hapishanede öldü.

Thor akıncı şilebinin de harekâtı sadece Atlantik'i kapsıyordu. Bu geminin harekâtı, Alman akıncı şileplerinin yenilmez gücünü inandırıcı bir şekilde ortaya koydu. Harekâtının ilk ayında altı gemi batırdıktan sonra Thor, silahlı ticaret kruvazörü Alcantara ile mücadele etti. Alcantara, Rio de la Plata deniz muharebesi galibi ve halâ Güney Atlantik grubuna komuta eden H. H. Harwood tarafından gönderilmişti. 28 Temmuz 1940 günü Brezilya kıyılarndan 600 deniz mili açıklarında Trinidat adaları civarında kısa ve şiddetli bir çatışma oldu. Thor, Alcantara'dan daha iyi çarpıştığı gibi silahları da üstündü. Alcantara ağır hasara uğradı. Buna karşılık Alman gemisi çok az hasar aldı ve çok seri borda atışları yapabildiğini gösterdi. Thor gemisi komutanı Otto Kahler bu çatışmadan sonra gemisini Güney Atlantik'e götürerek bir ikmal gemisi ile buluştu ve tamirini yaptırabildi.

Eylül 1940 ayı başlarında Thor, tamirini yapmış, ikmalini tamamlamış olarak yeniden harekâta hazırdı. Ekim 1940 ayı sonuna kadar iki gemi daha batırdı. Thor, bir kez daha Alcantara harekâtı sırasında gösterdiği başarıyı tekrarlamak zorunda kaldı.

Thor, 5 Aralık 1940 günü bir başka ticaret kruvazörü olan Carnarvon Castle ile karşılaştı. İngiliz yardımcı kruvazörüne attığı torpi-

dolar isabet etmedi, fakat onu altı saniye aralıklı top salvoları ile dövdü. Bir saat kadar süren mücadeleden sonra çok ağır hasar alan İngiliz yardımcı kruvazörü geri çekildi. Thor'un harekâtı devam etti. Fakat 1940 yılı içinde başka bir gemi avlayamadı. İngiliz yardımcı kruvazörlerine kesin olarak üstünlüğünü ispat etti. Onlarla muharebeye girişen tek Alman gemisiydi.

Alman akıncı şileplerinin ilk grubunun beşinci gemisi olan Pinguin, Thor'u takip ederek 30 Haziren 1940 günü Danimarka Boğazından geçti. O da harekâta Atlantik'de başlayarak ilk kurbanını 31 Temmuz 1940 günü batırdı. Hint Okyanusuna intikal eden Pinguin burada 26 Ağustos 1940 gününe kadar altı adet değerli gemi yakalayıp batırdı ve zapletti. Bunlardan dört tanesi tankerdi. Ele geçirdiği Norveç tankerini, gemi komutanı Felix Krüder, yardımcı mayın dökücü gemi haline soktu. Adını da Passat olarak değiştirdi. Her iki gemi birlikte olarak Avustralya ve Tasmanya limanları açıklarına ve Bass boğazına mayın döktüler. Kasım 1940 ayı başlarında Pinguin ve Passat tekrar batıya dönerek Pinguin'in ilk avlanma sahasına geldiler. Dört gemi daha batırıldı. Bunlardan üçü soğuk hava tertibatlı İngiliz şilepleri idi.

1940 yılı sonları yaklaşırken Pinguin güney Antartika'ya doğru döndü. Bu bölgedeki müttefik balina gemilerini avlamaya niyetliydi. Komet akıncı şilebi Orion ile birlikte Marshall adalarına döndükten sonra birbirlerinden ayrıldılar. Komet, Nauru adasına 27 Aralık günü yeniden saldırdı. Fosfat fabrikaları ve petrol tanklarını tahrip etti.

Fransa'nın düşüşü, İngiltere'nin istilası tehlikesi ve İtalya'nın 10 Temmuz 1940'da harbe girişi ile şaşkınlığa düşüldüğünden Alman akıncı şileplerine karşı 1940 yılında pek birşey yapılamadı.

Alman akıncı şileplerinin dokuz aylık harekâtı son derece başarılıydı.

NORVEÇ HAREKÂTI SIRASINDA ALMAN DENİZ HARBİ SEVK VE İDARE MAKAMINDA GÖRÜŞ VE FAALİYETLER :

Büyükamiral Raeder, Norveç harekâtı süresince Hitler'le devamlı görüşmelerde bulundu. Bu görüşmelerinde deniz harbinin gelişmesi ile geleceğe ilişkin harekât planlarını Hitler'e arzetti.

Norveç harekâtı başlarında 10 Nisan 1940 günü öğleden sonra Hitler ile ilk görüşmesini yapan Büyükamiral'in bu görüşmesinde, Harp Kuvvetleri Yüksek Komutanlığı Kurmaybaşkanı General Jodl, Hava Kuvvetleri Başkomutanı Mareşal Göering, General Bodenschatz ve Bnb. Von Puttkamer'de hazır bulundu.

Büyükamiral; Norveç harekâtının başarılı olacağına inandığını, Norveç'deki mukavemetin kırılmasının gün meselesi olduğunu, harekâta iştirak eden Deniz Kuvveti unsurlarının Anavatana dönüşlerinin oldukça risklerle dolu bulunduğunu ifade ederk, Norveç harekâtında kaybedilmiş bulunan Bluecher ve Karlsruhe'nin tamamiyle göze alınan

riskler çerçevesinde olup büyük bir şey olarak mütalâa etmediğini bildirdi.

Büyükamiral harekâtın devam etmeke olan üçüncü kısmında muhtemelen daha fazla kayıpların olabileceğini bekliyordu. Narvik, Drontheim, Bergen, Kristiansund ve Oslo'daki Alman Deniz Kuvvetlerinin halihazır durumunu açıklayan Başkomutan, limanlara ulaştırılması gerekli destek malzemesinin salimen hedeflerine varıp varamayacağından endişeli idi.

Bu toplantıdan üç gün sonra 14 Nisan 1940 günü Büyükamiral öğleden sonra Hitler ile başbaşa bir görüşme daha yaptı. Bu görüşmede Amiral, Alman Hava Kuvvetlerinin Norveç harekâtındaki faaliyetlerine değinerek oldukça şikâyette bulundu. Alman Deniz Kuvvetleri Başkomutanı bu hususta :

«Hernekadar iyi niyetle arzedilmiş ise de, Hava Kuvvetlerimizin kaydettiği başarıların doğruluğuna inanmamaktayım. Batırdığı veya ağır hasara uğratıldığı raporlarda da belirtilmiş olan İngiliz Anavatan Filosuna mensup bazı büyük gemilerden bir kısmı, hâlâ, kuzey denizinde harekât yapmaktadırlar. İki muharebe gemimizin harekâtı, bu husus gözönünde bulundurularak değişikliğe uğratılmıştı. Harekât sonrası doğruya yakın bilgilerin verilmesi ve değerlendirmenin Deniz Kuvvetlerine bırakılması, kuvvetimin bekası bakımından önemlidir.» şeklinde şüphelerine ifade etti.

22, 26 ve 29 Nisan 1940 günleri Hitler ile yapılan görüşmelerde, Norveç harekâtı ile ilgili gelişmeler ile karşılaşılan ikmal problemleri ve alınması düşünülen önlemler arzedildi.

Bu sıralarda Alman Deniz Kuvvetlerinin başını ağrıtan en büyük mesele, Norveç'e yapılmakta olan lojistik destek nakliyatının planlandığı şekilde devam ettirilebilmesiydi. Ancak bu nakliyata tahsis edilecek nakliye gemilerini bulmak, denize çıkarabilmek pek o kadar kolay değildi.

Hipper, HMS Glowworm ile çarpışma sonucu baş tarafından 40 metrelik bir yara almıştı ve Mayıs ayında harekâta hazır olabilmesi için büyük gayret sarfediliyordu.

Norveç harekâtının en kritik günlerinde Dover ve Thames ağzına havadan mayın döküldü. Mayın maniası başarılı olmuştu. Tahminlerin üzerinde gemi batınca Clyde ve Scapa-Flow önlerine yeniden mayın dökülmesi planlandı. Ancak : Hitler Hava Kuvvetlerin Başkomutanlığının elinde tecrübeli birlik bulunmadığından, henüz Scapa-Flow'a mayın dökülmesini kabul etmedi.

Nisan ayı ortalarında Amiral Dönitz; küçük tonajlı denizaltı gemilerini eğitim maksadiyle Anavatana geri çekti. Norveç sularındaki yoğun harekât nedeniyle Atlantik tipi denizaltılar görevlerinde bırakıldı.

BATI TAARRUZU'NDA DENİZ HAREKÂTI :

«Sarı Dava» hazırlıklarında, harekât hemen hemen tamamiyle Kara-Hava müşterek harekâtı olarak tertiplenmiş bulunduğundan, Alman Deniz Kuvvetlerinin büyük bir katkısı olmadı. Bütün Alman Deniz Gücünün Norveç harekâtına angaje bulunması, Batı taarruzunda Alman Deniz Kuvvetlerinin büyük çapta kullanılmasına engel oldu. Deniz harekâtı; Taarruzi mayın harekâtı, Manş denizinde hücumbotların kullanılması, muayyen bazı stratejik adaların zaptı ve yine Manş denizinde denizaltı harekâtı gibi sınırlı deniz harekâtı şeklinde sürdürüldü.

Mart 1940 ayı başlarında; Büyükamiral Raeder'in harekât kurmay başkanı Amiral Fricke yüksek komutanlığa aşağıdaki yazıyı gönderdi :

«ALMAN DENİZ KUVVETLERİ KURMAY BAŞKANLIĞI

Berlin, 6 Mart 1940

KONU : Deniz ve Hava Kuvvetlerinin Kullanılması Hk.

«Fall Weseruebung» harekâtı ile «Fall Gelp» harekâtı aynı zamanda icra edilecek olursa, suüstü kuvvetlerimiz «Fall Gelp» için hazırlanma fırsat ve imkânını bulamayacaktır.

Bu görevlerine, denizaltılar ve uçaklar tahsis edilebilecektir. Mahdut sayıda suüstü kuvvetinin batı taarruzu harekâtını denizden desteklemesi muhtemeldir.

Kıyı grubu Hava Kuvvetlerine mensup uçakların mayın harekâtında kullanılması düşünüldüğünden, IX'ncu hava tümenine mensup bir grubun Batı Grubu Komutanlığı emrine verilmesi talep edilmektedir.

Amiral Fricke

Dağıtım :

Hava Kuvvetleri Yüksek Komutanlığına
Hava Kuvvetleri Kurmay Başkanlığına
Batı Grubu Komutanlığına

Faal rol oynayan amiraller, Alman Deniz Kuvvetlerinin batı taarruzunda daha etkin harekâtı girişmesini önerdilerse de, harekât tarzlarında bir değişiklik olmadı. Taarruzi mayın harekâtının icrası sorumluluğu tamamiyle Hava Kuvvetleri Başkomutanlığına bırakıldı. Alman deniz sevk ve idare makamınca alınan son karar : Hollanda limanlarının mayınlanması, Batı Friesian adalarından bazılarının işgali ve üç denizaltı gemisinin Manş kanalına gönderilmesiydi.

Büyükamiral Raeder, 7 Mayıs 1940 günü Hitler ile bir görüşme yaptı. Bu görüşmede Harp Kuvvetleri Başkomutanlığı Kurmay Başkanı General Jodl da hazır bulundu. Ancak bu görüşmede Batı Taarruzu ile ilgili hiçbir şeye değinilmedi. Norveç'e yapılan lojistik destek nakliyatına yedi denizaltı gemisinin tahsis edilmiş olduğunu ve bugüne kadar yapılmış nakliyatın çok başarılı olduğunu, ancak, ikmal malzemesinin

büyük bir kısmının yeniden işletmeye açılan demiryolu ile Drontheim'e gönderilmesinin uygun olacağını ifade eden Büyükamiral, sözlerine şöyle devam etti :

«İngilizlerin Anavatan sularına havadan attıkları mayınlar, bugün için başta gelen bir önem taşımaktadır. Bunlar, mıknatisi mayın olup, bununla beraber bizim de mukabil tedbirlerimiz tesirlidir. Kıyı sularında ve nehir ağızlarındaki karakol hizmetlerinin yeniden organize edilmesine gerek duyulmaktadır. Kıyı deniz ulaştırmamız ile ilgili yeni düzenlemelere gidilmiştir. Alınacak mukabil tedbirlerin en iyisi, düşman hava alanlarına yapılacak olan taarruzlardır. İngilizler, bizim havadan döktüğümüz mayınlara karşı, buna müracaat etmektedirler.

Gneisenau, Elbe nehri ağzında bir mayına çarpmıştır. Fakat bu, uzun bir tamire ihtiyaç göstermeyecek, bazı bükülme ve çatlamalara neden olmuştur.

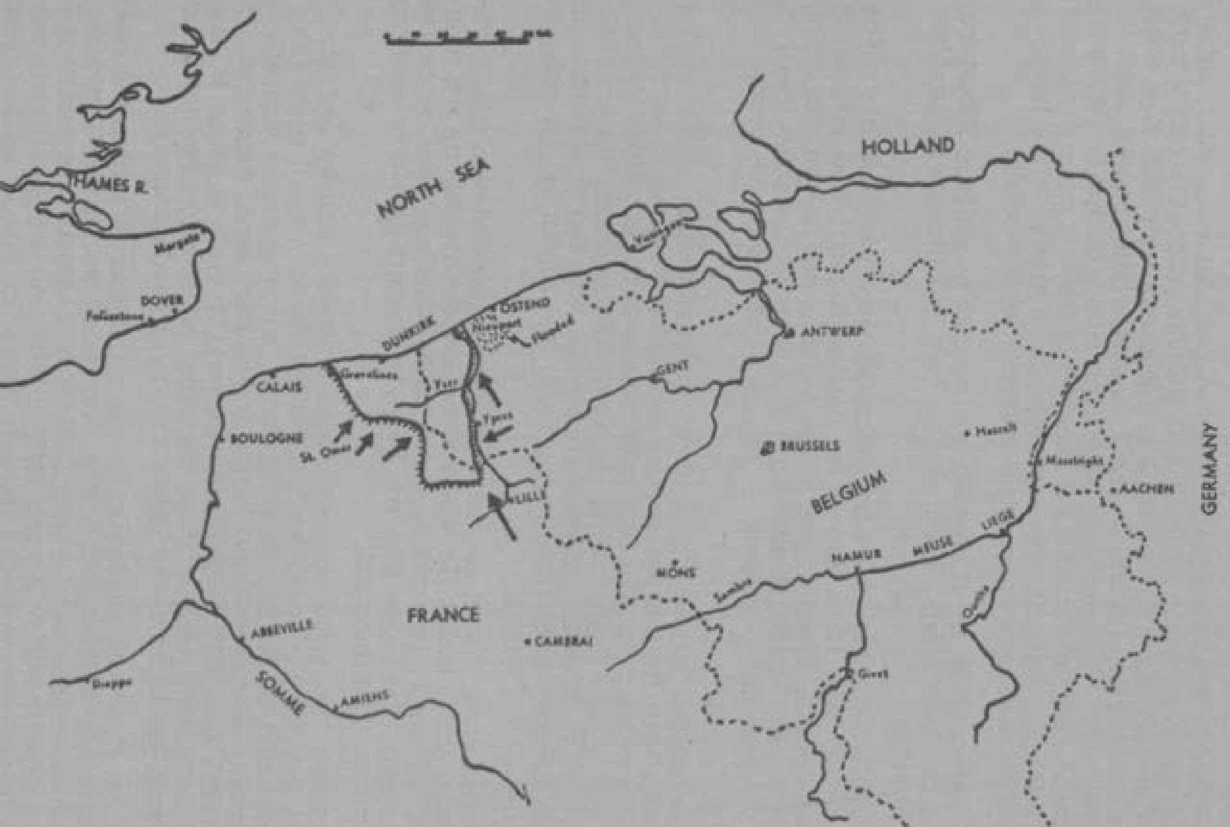
Hava Kuvvetlerince, havadan yapılacak mayın harekâtının büyük önemi vardır. Eğer Hava Kuvvetleri Başkomutanlığı daha ziyade ilgi göstermiş olsaydı, Thames gece birkaç hafta içinde mayınlanmış olacaktı. Deniz Kuvvetleri Başkomutanlığı Karargâhı ne çeşit mayının, nereye döküleceğini planlamış ve mayınları da hazırlamış bulunmaktadır.

Diğer yönden mevcut mayınların geliştirilmesine büyük gayret sarfedilmektedir. Bu hususta evvelce tecrübeleri bulunan deniz subaylarından faydalanılmaktadır. Mayın harbini en büyük etkinlikle icra edebilmek için, Deniz Kuvvetlerimiz bazı harekâta girişmeyi tasarlamaktadır. Bu arada Hava Kuvvetleri Komutanlığı «Sarı Dava» harekâtı için pek fazla görevler aldığından, mayın harbi için zaman ve ilgi bulamayacaktır.»

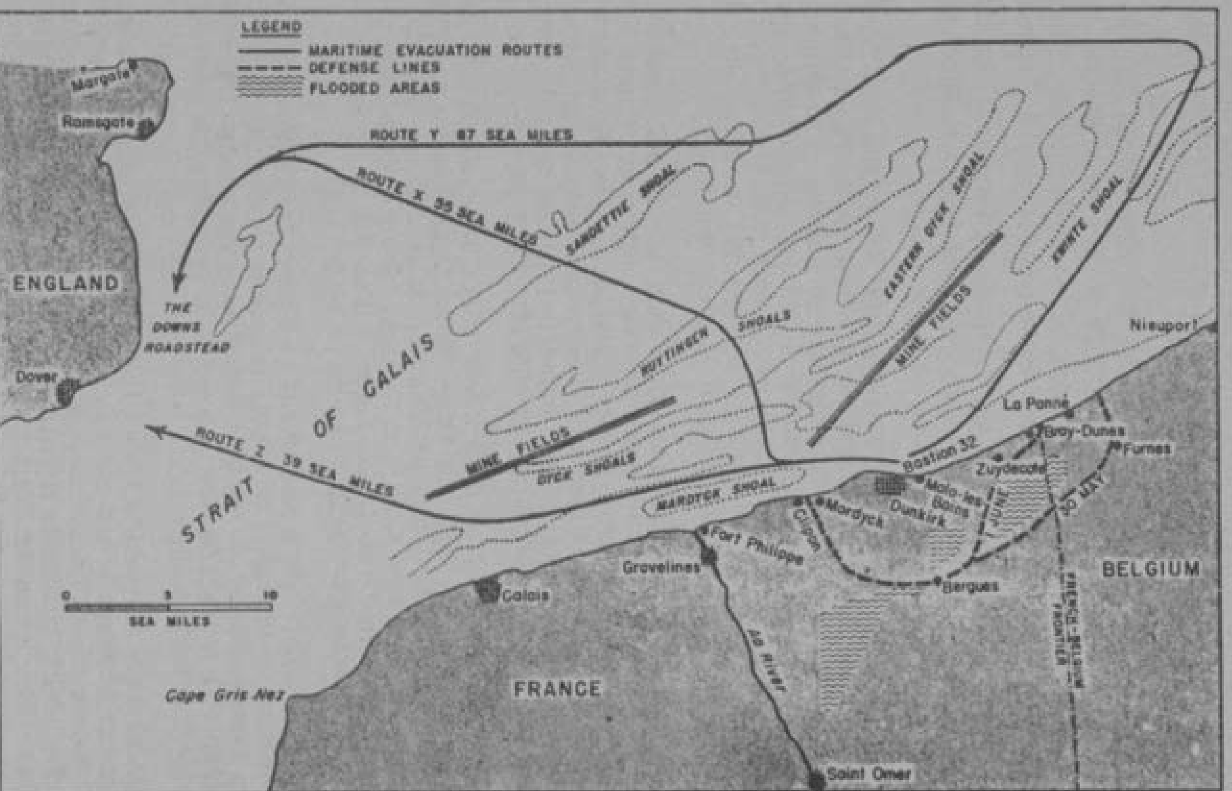
Büyükamiral, mayın harekâtında hava kuvvetlerinden çok şeyler bekliyordu. Ancak Hitler, Hava Kuvvetleri Başkomutanlığının son muhtırasına değinerek; Personel ve mataryal bakımından, keşif ve destek harekâtı hariç Hava Kuvvetlerinin bu kadar dağınık görevlere tevcihini doğru bulmadığını ifade etti.

10 Mayıs 1940 günü Alman birlikleri Hollanda, Belçika ve Lüksenburg'u işgale başladı. Ardennes bölgesinde, Meuse nehrini geçip ilerlemeye başladıklarında, Belçika ve Hollanda hükümetlerinin müttefiklerini yardıma çağırması üzerine müttefik birlikler derhal Belçika'ya girdi. Müttefik Kuvvetler Başkomutanı General Gamelin'in planı; Hollanda'da Escaut-Walcheren ve güney Beveland bölgelerinin işgalini ihtiva etmekte idi. Bu karar ancak Mayıs 1940 ayı başında alınmıştı.

Amiral C. Platon emrindeki Escaut harekâtını icra edecek kuvvet Dunkerque'den hareket etti, İngiliz Kuvvetleri Rotterdam girişindeki Hook Van Holland adasına gönderilmekteydiler. Almanların süratle ilerlemeleri, zayıf İngiliz ve Fransız birliklerinin işgal etmiş oldukları noktalarda tutunmalarına imkân vermedi. Amiral C. Platon; şiddetli baskı karşısında götürdüğü birlikleri geri çekme mecburiyeti karşısında kaldı. İngilizler Hook Van Holland adasını çok ağır kayıplar vererek terk etti.



28 MAYIS 1940 GECESİ
DUNKERQUE'DE DURUM



DUNKERQUE'DEN ÇEKİLME ROTALARI

12 Mayıs 1940 günü Hollanda hükümet merkezinin nakline başlandı ve 15 Mayıs'da Hollanda birlikleri teslim oldu. İki kruvazör, denizaltılar ve diğer gemiler limanda kendi kendilerini batırdı fakat Hollanda donanmasına mensup gemilerin büyük kısmı ile ticaret filosu, liman çıkışları Almanlar tarafından mayınlanmış olmasına rağmen İngiltere'ye ulaşmaya muvaffak oldu.

14 Mayıs'da Fransa cephesi Meuse üzerinden yarıldı. 20 Mayıs'da Almanlar Abbeville'e varmış bulunuyorlardı. Bu arada Belçika kuvvetleri ise bozgun halinde geri çekilmekteydi. Kuzeyde bulunan 1 nci Müttefik ordular grubunun Fransa ile irtibatı kesildi ve gerisi denize döndü.

21 Mayıs 1940 günü Dunkerque'e yapılan ilk hava taarruzunda Hollanda kara birlikleri ile dolu Pavion isimli yolcu gemisi, Niger tankeri ve Adroit muhribi batırıldı.

Fransa Deniz Kuvvetleri Komutanlığı, Kuzey Harekât Alanı Komutanı Amiral Abrial'a; müttefik ordularla işbirliği yapmak suretiyle Pas de Calais bölgesindeki limanların elde bulundurulmasını emretti. Mayın tarama filotillası ile balıkçı gemilerinden oluşturulmuş yardımcı filotilla ile Alb. Urvoy de Portzampark komutasındaki ikinci Fransız filotillası bu bölgede mayınlardan temizlenmiş kanallar açılması ile refakat görevlerinde yoğun bir faaliyet sürdürmekte idi.

Müttefik Kuvvetleri Başkomutanlığına atandırılan general Weygand, 21 Mayıs 1940 günü kuzey harekât alanına geldiğinde Ypres'de Amiral Abrial ile görüştü ve manevra planını açıkladı. Bu manevra planı gereğince bölgedeki limanların elde bulundurulması en fazla önemi olan bir husustu. Amiral Abrial; manevra planında asli rolü olan Flanders limanlarının savunmasını deruhte etti.

Devamlı takviye alan Alman Kuvvetleri, 22 Mayıs 1940'da Boulogne, 23 Mayıs'da Pas de Calais ve 24 Mayıs'da Dunkerque savunma tesislerine taarruz etti. Boulogne limanındaki savunmaya denizden katılan Jaguar, Orage ve Chacal muhripleri liman önünde Alman Hava Kuvvetleri tarafından batırıldı. Leopard, Fronder ve Bourasque hasara uğradı. Boulogne garnizonu 25 Mayıs'da teslim oldu.

Pas de Calais bölgesinde piyade ve denizci İngiliz-Fransız birlikleri ile savunan ve denizden de İngiliz kruvazör ve muhripleri ile desteklenen General Nichol, 27 Mayıs'a kadar tutunmaya muvaffak oldu. Deniz cephesi komutanı Lamberty son ana kadar mücadele ederek muharebe idare yerinde öldü.

Dunkerque bölgesinde Alman ileri harekâtına karşı mukavemet 27 Mayıs'dan 28 Mayıs'a kadar devam etti. Bu süre, Dunkerque savunma tertiplerinin düzeltilmesini, topyekün çevirmenin imkânsızlaştırılmasını ve müttefik birliklerin de topyekün teslim olmalarını önleyici bir merhale oldu. Kuzey orduları ile Fransız ordusunun geri kalan kısmı arasında bile irtibat kurulması için girişilen teşebbüsler hiçbir netice vermedi.

24 Mayıs'dan itibaren İngiliz'ler iki gemi batırarak Bruges ile Zeebrugge arasındaki kanalı tıkadılar. Flander sahillerinde harekât yapan İngiliz Deniz Kuvvetleri, Alman hava taarruzları sonunda HMS Witley ve HMS Wexex muhripleri ile diğer birçok yardımcı gemilerini kaybetti.

19 Mayıs 1940'dan itibaren İngiliz Amirallik Dairesi ve harp konseyi «Dynamo» harekâtı ismi altında ve Douvres bölgesi komutanı Amiral Ramsay emrinde olarak, bu bölgede bulunan İngiliz birliklerinin tahliyesi hazırlıklarına başlamıştı. Tahliyenin başlangıcında 50.000 kişiden fazlasının kurtarılabileceği düşünülüyordu. Mümkün olduğu kadar çok sayıda ve çok çeşitli gemi ve vasıtalar tahliyede kullanılmak üzere hazırlanmaya başlandı. Belçika ordusunun teslim olmasını müteâkip bütün kuvvetleriyle İngiliz-Fransız kuvvetlerine hücum eden Almanların önünde ümitsiz ve panik halinde bir firar başladı. İngiliz generali Lord Gort, yanındaki Fransız birliklerine haber vermeden bir yıldırım süratiyle Dunkerque istikametinde ricata başlamıştı.

26 Mayıs 1940 akşamı İngiliz Amirallik Dairesinden verilen bir emir ile «Dynamo» harekâtının icrasına başlandı. Alman Hava Kuvvetlerinin devamlı taarruzları sonucu Dunkerque limanı gemi leşleri ile dolmuş, liman tesisleri de hemen hemen tahrip edilmişti. Liman ve civarındaki plajlar da Alman Hava Kuvvetlerinin devamlı baskısı altında bulunuyordu.

Denizdeki Flanders bankları ve mayın manialari Dunkerque ile İngiltere sahilleri arasında direkt rotalar izlenmesine imkân vermemekte idi.

Üç yol mevcuttu. Batı'da bulunan normal «Z» yolu, Calais önlerine kadar sahili takip ediyor, bilâhare Dover istikametine dönüyordu. 37 deniz mili uzunluğunda olan bu rota üzerinde çok şiddetli Alman hava baskısı bulunduğundan seyrüsefer imkânsız hale gelmiş ve bu yol yasaklanmıştı. İkinci yol « Y » yolu idi. 87 deniz mili uzunluğundaki bu rota, mayın tarlalarını iskelede bırakarak poyraz istikametine uzanıyor ve daha sonra da Ramsgate'e yakın olarak mayın tarlalarını tekrar geçiyordu. Almanlar 29 Mayıs'da Nieuport'a ulaşmış olduklarından ve Alman hücumbotlarının da müdahalesi mevcut bulunduğundan bu yol da kullanılamaz hale gelmişti. Bunun üzerine ortadaki « X » yolu kullanılmaya başlandı. Bu yol sığlıklar üzerinden direkt olarak geçiyor, med ve cezirin her saatinde kullanılamıyor ve iki mayın tarlasının da çok yakınından geçiyordu.

Dunkerque liman içinin ve tesislerinin kullanılamaması nedeniyle kıt'aların bindirilmesi liman tarafeynindeki plajlardan yapılmakta idi. Plaj gradyenleri gemileri çok açıklarda demirlemeye mecbur ediyor ve dolayisiyle bindirme yavaş cereyan ediyordu.

Bununla beraber bazı şartlar, müttefiklerin lehine idi. Bunlardan birincisi ve en önemli, İngiliz Hava Kuvvetlerinin bindirme-çekilme bölgesinde hava üstünlüğünü sağlamış olması idi. Diğer yönden havanın kapalı, buna mukabil denizin sakin olması bindirmeyi kolaylaştıran faktörlerdi. Nihayet beklenmeyen bir faktör de müttefiklerin yardımına yetişti. Hitler, Somme bölgesindeki taarruzlara iştirak etmek maksadiy-

le, Alman panzer tümenlerinin taarruzlarını Dunkerque önünde durdurmuştu.

Dunkerque tahliyesi 29 Mayıs'da başladı ve aynı gün 32.000 kişi tahliye edildi. Müteâkip günler sırasiyle; 79.000, 59.000, 61.000, 36.000 ve 3-4 Haziran'da da 43.000 kişi kurtarıldı.

31 Mayıs'da Fransız birliklerinin kitle halinde tahliyesine başlandı. 4 Haziran 1940 günü tahliye harekâtını kesmek gerekli oldu. Dunkerque'de son ana kadar savunmaya devam etmekle görevli birlikler ile geride kalmış münferit birlik personelinden ibaret 22.000 kişi Almanlar tarafından esir edildi. Toplam olarak 240.000 İngiliz ve 110.000 Fransız askerî kurtarıldı. Elde edilen netice daha evvelce planlananın çok üstünde idi.

Fakat denizde donanmanın kayıpları çok ağır oldu. İngiliz donanması HMS Wakeful, HMS Granade, HMS Graffon, HMS Basılısk muhripleri ile muhtelif tipte 30 gemi ile 170 nakliye aracı kaybetti.

Fransız donanmasına mensup Sırocco muhribi bir Alman hücumbotu tarafından, Foudroyant muhribi de uçaklar tarafından batırıldı. Baş tarafından bir bomba isabeti alan Cyclone onarım için gittiği Brest Üssü'nde 18 Haziran 1940 günü kendi kendini batırdı.

Diğer yardımcı gemiler ile ticaret gemilerinin çoğu kaybedildiler. Müttefikler Flanders sahillerini terk etmeden önce limanların son tahribini tamamlamış bulunuyorlardı. İngilizler daha 2 Haziran'dan itibaren Dunkerque limanını bloklamaya teşebbüs ettilerse de tam anlamı ile başarılı olamadılar.

Dunkerque tahliye harekâtı, 4 Haziran 1940 günü Amiral Abrial'ın emriyle durduruldu. Zeebrugge ve daha sonra da Ostende limanları İngilizler tarafından bloklandı ve gerekli yerlere mayın döküldü.

İngiliz ve Fransız Kuvvetlerinin bu şekilde ve panik halinde Dunkerque'den ayrılmaları şu sonuçları doğurdu :

Fransa'ya tevcih edilen Alman taarruzları karşısında Fransa tek başına kaldı ve 110.000 kişilik bir kuvveti kulanılamaz hale geldi. İngiltere yakın bir zamanda Fransa'ya ciddi ve fiili bir yardım yapamaz duruma getirildi. Fransa'da gerek askerî ve gerekse sivil idare büyük bir buhran içine sürüklendi. Başkomutan General Weygand, bütün çabalarına rağmen durumu Fransa lehine çeviremedi. Fransız ordusunun morali çok bozuldu, Fransa ile İngiltere arasında büyük bir anlaşmazlık baş gösterdi. Askerlerini kurtaran ve adasına çekilen ve Dunkerque felâketinden bir hayli sorumlu olan İngiltere hükümeti harbe devam için Fransa hükümetini sıkıştırmaya başladı.

5 Haziran 1940 günü Alman panzer birlikleri Somme ve Oise'da Aısne kanalı üzerine taarruz ettiler. Fransız kuvvetlerinin mukavemeti ancak üç gün sürebildi ve Almanlar cepheyi yarmaya muvaffak oldu. Bunun üzerine Fransız birlikleri geri çekilmeye başladı. Seine nehrinin Almanlar tarafından geçilmesinden sonra Fransız ordusunun çekilmesi bir bozgun halini aldı ve birçok birlikler yalnız başlarına kaldı. 19 Ha-

ziran'da Cherbourg, Rennes, Brest, Nantes ve 21 Haziran'da Lorient çok kolay bir şekilde düştü.

25 Haziran'da Alman birlikleri; Gironde-Angouleme-Clermont Ferrand-Saint Etienne-Annecy hattına vardı. Bu harekât esnasında; Cherbourg askeri valisi olan amiral Bigot, emrindeki 4-5 bin kişilik bir kuvvetle karadan, Leopard, Savorgnan de Brazza gemilerinin ateş desteği ile Rommel'in zırhlı birliklerine karşı mukavemet etti. Ancak yetersiz kuvvetleri kısa zamanda mağlup oldu. Almanlar 18 Haziran'da Rennes'e vardıklarında Brest limanının tahliyesine ve limanda bulunan gemilerin kendi kendilerini batırmaları ameliyesine başlandı. Bir kısım gemiler ise limanı terk etti.

Amiral Darlan, 17 Haziran 1940'da donanma, filo, üs ve gemi komutanlarına şu emri verdi :

«Askeri ve idari durum, hükümeti düşmanımız ile şerefli bir barış konuşmasına başlamaya mecbur etmiştir. Durumun gelişme sonucu ne olursa olsun, donanmamızın hiçbir suretle sağlam bir halde düşman eline geçmeyeceğine bahriyemiz emin olmalıdır.»

Brest, 20 Haziran 1940 gecesi Almanlar tarafından zeptedildi. Nantes Saint Nazaire, Lorient ile Loire güneyindeki liman ve üslerde hiçbir mukavemet olmadı. Dunkerque'de çok enerjik olan mukavemet, Cherbourg bölgesinde inatçı bir manzara arzetti. Fakat Brest'de zayıfladı, Lorient ve Loire güneyinde sıfıra vardı.

Liman ve üslerin savunması son derece nazari bir şekilde hazırlanmış ve bu husus aynı zamanda çok fena organize edilmişti. Savunmayı destekleyecek gemilerin hava himayesinden mahrum olmalarına mukabil uçaksavar silahları da kifayetsizdi. Kara bombardımanlarında kullanılacak cephane ise gemilerde son derece mahdut sayıda bulunuyordu. Bunun yanında savunma görevleri ile tahliye görevleri birbirinin içine girmiş, gemiler, hangi görevi icra edeceklerini şaşırmışlardı.

17 Haziran 1940 tarihli emrinden birkaç gün sonra Amiral Darlan'ın yayınladığı emirde :

«Lüzum hasıl olursa bütün gemiler ve uçaklar Kuzey Afrika'ya çekileceklerdir. Bunu yapamayanlar, düşman eline düşmek durumuna gelirlerse, personeli tarafından kullanılamaz halde tahrip edilecekler veya batırılacaklardır.» deniliyordu.

Fransa hükümeti 24 Haziran 1940'da ateş kes istedi. Ateş kes anlaşması aynı gün imzalandı ve ertesi gün yürürlüğe girdi. Toulon Üssü ve yakın çevresi hariç Fransa'nın işgaline başlandı.

Mütareke esnasında Almanlar, pratikte Okyanusdaki Fransız kıyılarına ulaşmış bulunuyorlardı. Bu sahilin işgalini tanıyan mütareke hükümleri esasen mevcut olan bir durumun gerçekleşmesinden ibaretti. Buna mukabil Fransız müstemlekeleri kurtarılmış, Fransız Fas'ı ile Dakar tarafsız kalmıştı.

Almanların Pirenelerde durmuş olmalarına rağmen, elde ettikleri başarılar, İngiltere'yi buhranlı bir duruma soktu. Alman denizcilerinin

hayalleri hakikat olmuştu. Kuzey Burnunda Bayonne'e kadar bütün Avrupa sahillerine sahip bulunuyorlar ve İngiliz adalarını abluka altına almış oluyorlardı. Haziran 1944 ayı, yani Normandie çıkarmasına kadar hiçbir gemi Pas de Calais boğazını geçemedi.

Almanların Atlantik kıyılarına varmaları hakkında Amiral Dönitz hatıratında şöyle demektedir :

«Alman kara ordusunun Mayıs 1940 tarihindeki seferi, denizaltı filosu karargâhı tarafından titizlikle tâkip edilmişti. Fransa yenilgisinin sağlanması, Kuzey Batı Fransa ile Biskay sahillerinin İngiltere'ye karşı yürütülen deniz harbinde denizaltılar için harekât üsleri elde edilmesi demekti. Daha açık bir deyimle Almanya'nın İngiltere karşısında öteden beri arzuladığı ani bir hareketle, stratejik ve gayrı müsait coğrafi durumunu tashih etmesi, Kuzey Denizi'nin güney doğu köşesindeki evinden dışarı doğru çıkışını ifade ediyordu. Yani bu durum sayesinde Almanya, İngiltere'ye karşı deniz harbi ile kati neticeyi alacağı denize, Atlantik'e ulaşmış oluyordu.

Bu suretle İngilizlerin Alman denizaltılarının Atlantik geçiş yollarını kapama tehlikesi de bertaraf edilmiş oluyordu. Zira bu şekilde bir abluka, ancak az derin Kuzey Denizi'nde akla gelebilirdi. Kuzey batı Fransa ve Biskay sahillerinin ele geçirilmesi ile Atlantik'de, İngiliz deniz ulaştırma yollarına olan seyir mesafesi kısalmıştı. 250 tonluk küçük denizaltılar bile Atlantik'deki harekâta katılabileceklerdi. Bütün bunlara ilâve olarak yeni tamir imkân ve mahalleri elde edilmişti.

Almanya'daki tersaneler, yeni inşa edilecek denizaltılara tahsis edilerek overhol ve tamir yükünden kurtarılmış oldular. Herşey Biskay sahillerinin kazanılması sayesinde mümkün olmuştu ve denizaltı harbi için büyük mana ifade ediyordu.

Stratejik durumun bu şekilde tashih edilmesinden sonra, Alman Deniz Kuvvetlerinin esas vazifesi; elde mevcut bütün vasıtalarla bu durumdan azami istifade sağlayacak deniz harbini İngiltere'ye karşı yürütmek olacaktı.

Fransa'ya karşı mücadelede denizaltılar rol oynayamadı. Kuvvetli şekilde emniyete alınmış İngiltere ile Fransa arasındaki deniz ulaştırması ayrıca İngiliz Kanalındaki mayın tarlaları ile de yan emniyetine alınmıştı. U-13 Komutanı Yzb. M. Schulte, bu nakliyatlardan birine yaptığı çok cesurane bir hücumu, denizaltısını kaybetmekle ödemişti.

Fransa ile ateş kesilmesinin hemen ertesi günü, Alman denizaltılarının bütün lojistik ihtiyacını, Fransa'nın Biskay sahillerine götürecek bir konvoy hazırlandı. Kısa bir süre içinde Biskay Limanları Alman denizaltılarının hizmetine girecek şekle sokuldu. Ve 7 Temmuz 1940 günü ilk denizaltı olarak U-30 torpido ve akaryakıt ikmali için Lorient'e girdi. 2 Ağustos 1940'da Lorient Tersanesi denizaltıları tamir edebilecek haldeydi.

29 Ağustos 1940'da Denizaltı Filosu Komutanlığı Karargâhı da bilahare Lorient yakınındaki Kernevel'deki esas komuta mahalline yerleşmek üzere Wilhelmshaven civarındaki Senkwarden'den geçici olarak Paris'e nakledildi.

Biskay sahillerindeki harekât avantajları kısa zamanda pratik bir gelişme kaydetti. Zira, Lorient'deki denizaltıları tamir eden tersanenin verimi Almanya'daki ambale hale gelmiş tersanelerin çok üstüne yükselmişti. Artık maziye kıyasen, denizde elde mevcut cephe denizaltılarından daha fazlası bulunuyordu. Denizaltıların artan deniz günü sayılarından ayrı olarak harekât bölgelerine gidiş ve dönüş günleri de azalmıştı. 1940 Temmuzundan evvelki zamanlarda denizaltılar Atlantik'e açılmak için Kuzey Denizi'nde ve Kuzey İngiltere'nin etrafında 450 deniz mili uzunluğundaki bir yolu katetmek mecburiyetinde idiler. Şimdi ise her harekât için, bir haftalık seyir tasarrufu yapılmış oluyordu. Bu nedenledir ki, denizaltılar artık uzun müddetle harekât bölgelerinde seyredebileceklerdi. Yine bu sayede cephe görevindeki toplam denizaltı adedi yükselme kaydetmişti.»

İNGİLTERE'NİN İSTİLASINA AİT PLANLAR - SEA LİON HAREKÂTI :

Büyükamiral Raeder, 15 Kasım 1939'dan itibaren İngiltere'ye karşı girişilecek bir istila harekâtının projelerini çok mükemmel bir şekilde etüde başladı. Fakat Alman Yüksek Sevk ve İdare Makamından herhangi bir emir almadan sadece Alman Deniz Kuvvetleri Başkomutanlığı tarafından yapılan bu etüdün ancak nispi bir değeri olabilirdi.

Amiralin kendi karargâhına vermiş olduğu etüdün yapılmasına ilişkin emirden ne Hitler ne de diğer iki kuvvete bilgi verilmemiş ve bilgi alış verişinde de bulunulmamıştı. Büyükamiral, İngiltere'nin istilasını lüzumlu mütalaa etmekte fakat Hitler tarafından, kısa bir hazırlıktan sonra istilanın başlaması hususunda verilecek ani bir emirle karşılaşmamak istediğinden, istila planlarını gizli tuttu ve pek de ileriye gitmedi. Yine bu arada Raeder, fiilî bir istiladan ziyade muhasara taktiği ile İngiltere'nin yumuşatılacağı hususundaki Hitler'in görüşüne hürmet etmekle beraber, istilanın muhtemelen ilerde gerekeceğini düşünerek karargâhına emir vermişti.

Alman Deniz Kuvvetleri Başkomutanı Büyükamiral Raeder; 21 Mayıs 1940 günü saat 12.00'de Hitler ile yaptığı görüşmede; deniz harbine ait gelişmeleri ve ileriye yönelik planları arzettikten sonra görüşmenin nihayetinde İngiltere'nin istilası meselesini ileri sürdü. Hitler, hazırlanan proje ile pek fazla ilgilenmedi. Çünkü; İngiltere'nin istila edilmesinin gereğine pek taraftar değildi.

Hitler, hava bombardımanlarının ve ablukanın hasmını teslim olmaya mecbur edeceğine inanmıştı. İslanda Adasının ele geçirilmesine hiçbir şey diyemezdi, zira bu adanın işgalini daha işin başında arzulamaktaydı.

Fransa'nın mütareke şartlarını istediğinin ertesi günü W. Churchill Avam Kamarasında yaptığı aşağıdaki konuşma ile Hitler'in, İngiltere'nin süratle teslim olacağı hakkındaki ümidi kırıldı.

«General Weygand'ın Fransa Muharebesinin bittiğini söylemesine mukabil ben de, İngiltere muhasarasının başlamak üzere olduğunu

söyleyeceğim. Hıristiyan Medeniyeti, bu muharebenin sonucuna bağlıdır...

Düşman, bütün şiddet ve kudretiyle çok geçmeden bize teveccüh edecektir. Hitler, bizi bu Adada yoketmenin gerektiğini, yoksa harbi kaybedeceğini çok iyi bilmektedir...

Bu nedenle vazifemize sıkı sıkıya sarılalım ve kendimizi o suretle teçhiz edelim ki: İngiltere İmparatorluğu ve İngiliz Halkı, bin yıl sonra da bizim için — bu, onların en güzel saati idi — diyebilsin.»

20 Haziran 1940 günü, Hitler, Fransa ile yapılacak mütareke şartlarını görüşmek üzere, her üç kuvvet başkomutanını bir konferansa çağırdı.

Bu konferans sonunda, İngiltere'ye karşı ne yapılacağı meselesi Büyükamiral Raeder tarafından ortaya atıldı. Deniz Kuvvetleri Başkomutanı, İngiltere istilası hazırlıklarına dair bilgi verdi. Bu husustaki bilgi, çıkarma yerinin seçilmesi, mayınlarla mücadele ve şimdi ile gelecekte kullanılacak çıkarma teknelerinden ibaretti. İngiltere'nin istilasında hava üstünlüğünün gerekliliğine, kara kuvvetlerinin bu maksat için tahsis edilecek tümenlerin kuruluşunu kontrol etmesi lüzumuna değinen Büyükamiral, İslanda Adasının işgaline ilişkin «İkarus» Harekâtına da değinerek; İslanda'ya çıkarma yapabileceğini arzetti. Çıkarma tarihini ve çıkarma bölgelerini açıkladı. Fakat müteakiben bu adaya lojistik destek nakliyatının devamlı olarak sağlanmasının imkânsız olduğunu beyan etti. Bu nedenle de «İkarus» Harekât Planı derhal terkedildi.

Bununla beraber, Haziran 1940 ayının son günlerinde Büyükamiral'in önerileri Yüksek Komutanlıkça ele alınmış olduğundan 2 Temmuz 1940 günü General Kaitel «Sea Lion» Harekâtına ilişkin ilk harekât emrini yayınladı :

«HARP KUVVETLERİ BAŞKOMUTANLIĞI

Führer Karargâhı
Berlin, 2 Temmuz 1940

ÇOK GİZLİ

KONU : İngiltere'ye Karşı Yapılacak Harp.

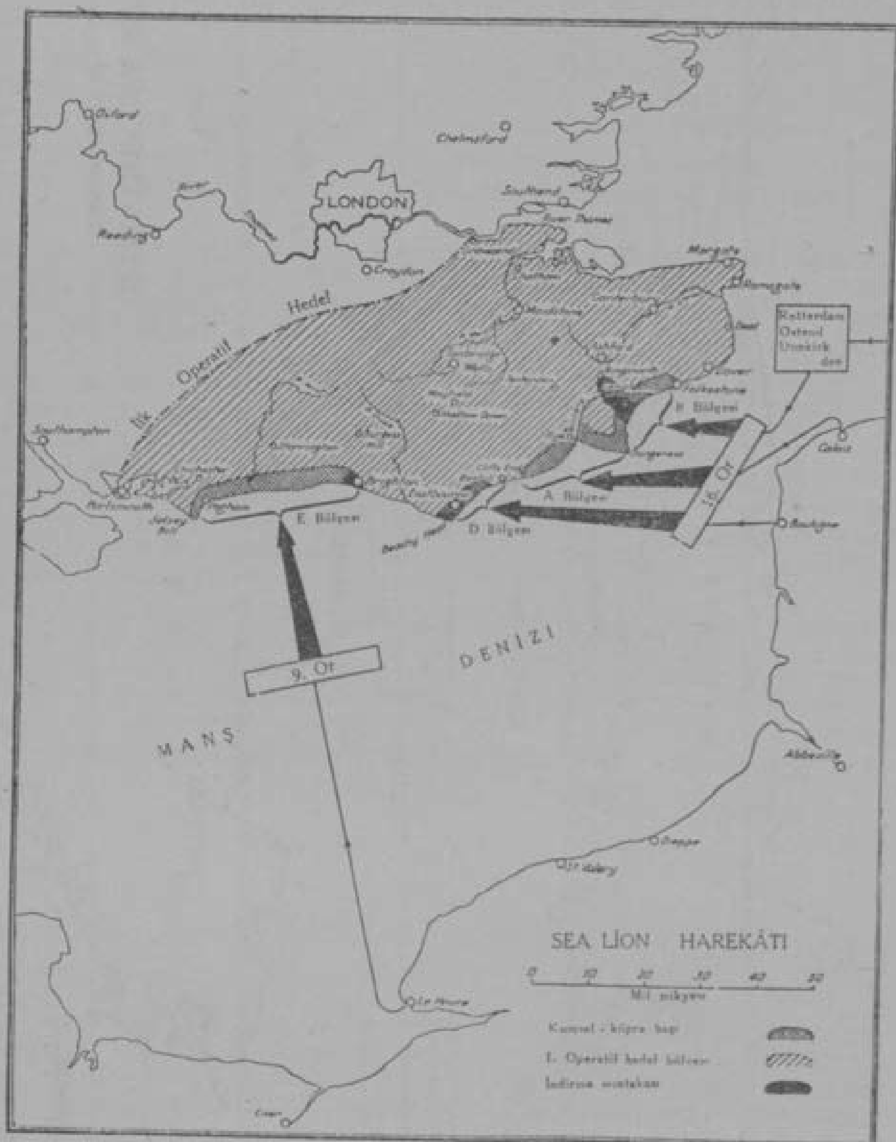
Führer ve Başkomutan aşağıdaki hususlara karar vermiştir :

Hava üstünlüğü sağlandığı ve diğer gerekli muayyen şartlar gerçekleştiği taktirde İngiltere'ye çıkmak mümkündür. Harekâtın başlama tarihi henüz kararlaştırılmamıştır. Bütün hazırlıklara derhal başlanacaktır. Her üç kuvvet başkomutanlıkları aşağıdaki bilgileri sağlayacaklardır :

KARA KUVVETLERİ : İngiliz Kuvvetlerinin miktarı, kayıpları ve yeniden teçhiz edilen kuvvetlerin bir ay sonra ne kadar olabileceğinin tahmini,

OPERATION SEA LION
Summer 1940

North Sea
LONDON
Thames R.
Bristol Channel
ENGLAND
Ramsgate
Dover
Ostend
Folkestone
Dunkirk
Strait of Dover
Calais
BELGIUM
Brighton
Beachy Head
Boulogne
CORNWALL
Lyme Bay
Isle of Wight
Land's End
English Channel
Army plan
Navy plan
Final plan
Cherbourg
Le Havre
NORMANDY
PARIS
BRITTANY
FRANCE
50 MILES


Oxford
Chelmsford
LONDON
Southend
Reading
Croydon
Margate
Ramsgate
Hedef
İlk Operatif
Southampton
Portsmouth
Rotterdam
Ostend
Dunkirk
den
Dover
Folkestone
B. Bölgesi
16. Ord.
Calais
Brighton
A. Bölgesi
E. Bölgesi
D. Bölgesi
Boulogne
9. Ord.
DENİZİ
MANŞ
Abbeville
Dieppe
Le Havre
Caen
SEA LION HAREKÂTI
0 10 20 30 40 50

Kıyı bataryalarının tesir kuvveti ile nakliyatımızın İngiliz Deniz Kuvvetlerine karşı korunmasındaki yardımın derecesi.

DENİZ KUVVETLERİ : Kuvvetli bir ordu birliğinin — 25 ilâ 40 tümen çıkarılabileceği yerlerin seçilmesi ve İngiliz kıyı savunma kuvvetlerinin tahmini. Kendi Kuvvetlerimizin azami emniyetle nakledilebileceği bir deniz yolunun belirlenmesi. Çıkış yerlerinin seçilmesinde, geniş cephe ile bir çıkışı müteakip nüfuz hareketini kolaylaştıracağı hatırda tutulmalıdır. Harekâtın icrası için hazırlıkların bitebileceği tarih ile nakliyat hakkında bilgiler.

HAVA KUVVETLERİ : Hava üstünlüğünü sağlamak fırsatlarının ve İngiliz Hava Kuvvetiyle Alman Hava Kuvvetlerinin miktarını gösteren bir tahmin yapılması. Bir hava indirme taarruzu yapılmak suretiyle çıkış ne dereceye kadar desteklenebilir.

Her üç kuvvet başkomutanlığı azami miktardaki kuvvetin asgari gemi ve uçak ile nakline dair planın hazırlanmasında işbirliği yapacaklardır. İstila kuvvetinin çoğu motorize ve muhasım orduya adeden üstün olmalıdır. Bütün hazırlıklar, istilanın bir tasarı halinde olduğuna ve karar verilmediğine göre yapılmalıdır.

İstila hazırlıkları, ilgililerden başkasına duyurulmayacaktır.

General Keitel»

Büyükamiral Raeder, harekâtın tasarlanmasını ve etüdünü ısrarla istemişti. Fakat iş bu duruma gelince deniz kuvvetleri karargâhı tam bir endişeye kapıldı ve bu endişe devamlı bir şekilde arttı.

Harekâtın başlama günü her nekadar açık bırakılmış ise de Hitler'in kısa bir müddet içinde yapılmasını istediğine dair belirtiler mevcuttu.

Bu nedenle üç kuvvet arasında harekâtın detayları üzerinde görüşmeler başladı.

9 Temmuz 1940 günü Deniz Kuvvetleri Başkomutanlığı, kara ve hava kuvvetlerinden harekât maksatlarının bildirilmesini rica etti. Amiralin karargâhı; harekâtın icrasının bir nakliyat meselesi olduğunu ve bunun için de İngiltere Adasındaki çıkarma yerinin, deniz ve hava himayesinin garanti olabileceği bir bölgede bulunması üzerinde ısrar ettiğinden Dover Bölgesinin çıkarma bölgesi olarak seçilmesinde kuvvetler arası görüş birliği sağlandı.

Bununla beraber, Harp Kuvvetleri Yüksek Komutanlığınca harekât henüz gerekli mütalaa edilmediğinden 11 Temmuz 1940 günü Hit-

lerle yapılan görüşmede, Büyükamiral; İngiliz deniz kudreti karşısında «Sea Lion» Harekâtının icrasındaki bütün zorlukları ve riskleri ortaya koydu. Hitler uysaldı ve daha ziyade Norveç'deki harekâtın gelişmesiyle ilgiliydi.

Büyükamiral Raeder, İngiltere'nin istilasına ilişkin görüşlerini şöyle ifade etti :

«Şimdilik; İngiltere'ye karşı harp şiddetlendirildiğinde muhasara hakkında bir deklarasyon yapılması gereklidir. Bunun fayda ve mahzurları münakaşa edilmiş olup faydaları üstün bulunmuştur. Deniz Kuvvetleri Komutanlığı bu konu ile ilgili olarak bütün detayları Harp Kuvvetleri Başkomutanlığı ve Dışişleri Bakanlığı ile görüşmüş ve mutabakatlarını almıştır. (Hitler, böyle bir deklarasyon yapmak niyetinde olduğunu ifade eder.)

İngiltere'yi istila hareketini, İngiltere'yi barışa zorlamak için başvurulacak en son çare olarak mütalaa etmekteyim. İngiltere'nin şiddetlendirilmiş denizaltı harbi, konvoylara hava taarruzları ve Liverpool gibi başlıca limanlarına şiddetli taarruzlar tertiplemek suretiyle, kolayca barışa yanaşacağı kanaatine sahibim. Halihazır duruma bağlı olarak gelişebilecek durumlar da İngiltere'nin istilasını şu anda gerekli kılmamaktadır.

Diğer yönden istila ile ilgili olarak öncelik kazanan hususlar; tam bir hava üstünlüğü ile gerek deniz geçiş ve gerekse çıkarma bölgesinde mayından temizlenmiş sahaların temin edilmesidir. Şu anda böyle bir sahanın temizlenmesi için nekadar zamana ihtiyaç olduğunu ve bu sahanın düşman kıyılarına kadar uzatılıp uzatılamayacağı hakkında bir şey söylemek mümkün değildir. Bundan başka, nakliyatın yapılacağı sahayı, yanlarına mayın tarlaları yapmak suretiyle daraltmak lâzımdır. Çıkarma kuvvetinin nakliyesi uzun sürecek hazırlıkları gerektirir. Bu ise, Alman ekonomisine ve silah programlarına büyük bir etkide bulunur. Bu nedenlerle İngiltere'nin istilası için kati karar verilmedikçe bu hazırlıklar hakkında emir verilmemelidir.

Kara kuvvetleri ordonat ve istihkâm başkanlıklarınca çıkarma malzemesi üzerinde yapılan çalışmalar son safhaya gelmiş bulunmaktadır.»

Hitler de, istilayı başvurulacak son çare olarak görmekte ve ilk iş olarak hava hakimiyetinin sağlanmasını düşünmekteydi. Hitler, Amiralin önerilerini kabul etti. Fakat müteakip günlerde Hitler fikrini değiştirdi. 15 Temmuz 1940 günü, Harp Kuvvetleri Yüksek Komutanlığından, Deniz Kuvvetleri Başkomutanlığına; Hitler'in istila hareketinin 15 Ağustos'dan itibaren herhangi bir günde icrası için hazırlıkların yapılmasını istediği bildirildi. Ertesi gün Hitler, İngiltere'nin istilasına ilişkin direktifi verdi.

«FÜHRER VE HARP KUVVETLERİ
YÜKSEK KOMUTANLIĞI

Führer Karargâhı
Berlin, 16 Temmuz 1940

ÇOK GİZLİ

KONU : Direktif No: 16. İngiltere'nin İstilası İçin Yapılacak Hazırlıklar.

Askeri durumun ümitsizliğine rağmen şimdiye kadar bir anlaşmaya yanaşmak isteğini göstermemiş olduğundan, İngiltere'nin istila hazırlıklarına başlanmasına ve gerekirse istilayı icraya karar verdim.

Bu harekâtı; Almanya'ya karşı yürütülecek harbin esaslı merkezlerinden biri olan İngiltere'nin bertaraf edilmesi gereği, dikte etmekte olup gerekirse Ada, işgal edilecektir.

Bu nedenle aşağıdaki emri veriyorum :

1. Çıkarma harekâtı; takriben Ramsgate'den Wight Adası batısındaki bir noktaya kadar uzanan sahada geniş cephe ile baskın tarzında yapılacaktır. Hava kuvvetlerine mensup birlikler topçu görevi; Donanma birlikleri de istihkâm sınıfının görevini yapacaklardır. Her üç kuvvetin, kendi görüşlerine göre, büyük ölçüdeki istila hareketinden önce Wight Adası veya Duchy of Cornwall'ın işgali gibi ilk harekât hakkındaki önerilerin bana bildirilmesini rica ederim.

Büyük ölçüde istila hazırlıkları, Ağustos ortalarına doğru sonuçlandırılmalıdır.

2. İngiltere'ye çıkışın mümkün kılınması için aşağıdaki hazırlıklar yapılmalıdır :

İngiliz Hava Kuvvetleri, çıkarma kuvvetine önemli bir mukabelede bulunamayacak surette bertaraf edilmelidir.

Geçilecek deniz geçiş yolları mayından temizlenmiş olmalıdır.

Dover Boğazı ile Manş'ın batı girişi, takriben Alderney'den Portland'a kadar her iki cenah tamamiyle geçilemez bir şekilde mayınlanmalıdır.

Ağır kıyı topları, kıyı hattına tamamiyle hakim olmalı ve himaye etmelidir.

Deniz geçişi başlamadan biraz önce Kuzey Denizindeki, gerekse Akdeniz'deki (Bunu İtalyan Donanmasının yapması lâzımdır) İngiliz filolarının tamamiyle angaje edilmesi arzuya şayandır.

Bu maksat gözönünde bulundurularak, halen İngiltere Limanlarında ve karasularında bulunan deniz kuvvetlerine hava ve hücumbot taarruzları yapılmalıdır.

3. Harp Kuvvetleri Başkomutanlıkları, benim emrim altında kuvvetlerini sevk ve idare edeceklerdir. Kara, deniz ve hava genelkurmayları 1 Ağustos'a kadar Ziegenberg'de bulunacak olan karargâhımdan 50 Km.den daha uzak bir mevkide olmamalıdır. Kara ve deniz genelkurmaylarının, karargâhlarını Giesse'de tesis etmelerini öneririm. Kara kuvvetleri başkomutanı, istila kuvvetlerini rehberlemek üzere bir ordu grubu tahsis edecektir. İstila; «Sea Lion» kodu ile anılacaktır. Gerek hazırlıklar ve gerekse çıkarmanın icrasında, harp kuvvetleri aşağıdaki tedbirleri alacaklardır :

KARA KUVVETLERİ : Deniz geçişi ve çıkarma kuvvetlerinin harekâtını gösterir bir plan hazırlayacaktır. Gerekli uçaksavar bataryaları, münferit ordu birliklerinin komutasında, kara kıtalarının destek ve himayesi, çıkarma bölgesinin himayesi, işgal edilecek hava alanlarının himayesi görevlerini icra edebilecek şekilde gruplara bölünmüş olarak kalacaktır.

Ordu, münferit birliklere çıkarma vasıtası tahsis edecek ve deniz kuvvetleri ile birlikte olarak, çıkarma ve bindirmenin hangi noktalarda yapılacağını kararlaştıracaktır.

DENİZ KUVVETLERİ : Amfibi deniz görev kuvvetini teçhiz ve emniyete alacak ve münferit bindirme-yükleme noktalarına sevkedecektir. Mağlup milletlere ait gemiler, mümkün mertebe fazlasıyle kullanılacaktır. Hava kuvvetlerinin yapacağı karakola ilâveten, deniz kuvvetleri de Manş'ı geçiş esnasında ve en son safhada her iki cenahta tam bir himaye yapacaktır. Deniz geçiş seyri esnasındaki komuta meselesine ait emir, zamanında verilecektir.

Deniz kuvvetleri, kıyı bataryalarının tesisini sağlayacak ve bütün kıyı bataryalarının organizesinden sorumlu olacaktır.

Deniz geçişini emniyet altında bulundurmak ve yanlardan yapılacak herhangi bir düşman deniz taarruzuna mani olmak için mümkün olduğu kadar fazla ağır top tabiye edilmelidir. Bu maksat için, demiryolu uçaksavar topları (Ele geçirilmiş elverişli toplar da dahil olmak üzere) kullanılmalıdır. Todt teşkilâtı, bu organizenin teknik tarafı ile meşgul olacaktır.

HAVA KUVVETLERİ : Bütün düşman hava taarruzlarına mani olacak ve çıkarma bölgelerini örten kıyı savunmalarını tahrip edecek, ilk karşılaşılacak düşman kara kuvvetlerinin direnişini kıracak ve cephe gerisindeki ihtiyatları imha edecektir.

Bütün bu görevlerin başarılması, hava kuvvetlerinin bütün, münferit kuvvetleri ile çıkarma kuvveti birlikleri arasında sıkı bir işbirliği istemektedir.

Ayrıca kıta hareketleri için kullanılan yollara taarruz edilecek ve yaklaşacak düşman deniz kuvvetleri, çıkarma bölgelerine ulaşmadan önce karşılanacaktır.

Paraşütçü ve havadan indirme kıtalarının kullanılmasına ve özellikle, bunların gerektiği takdirde kullanılmak üzere, ihtiyatta tutulmalarına dair önerilerin yapılmasını beklerim.

4. İngiltere ile Fransa arasındaki muhabere irtibatı tesisi için gerekli hazırlıklar, muhabere kıtaları tarafından yapılmaktadır. Donanma ile işbirliği yapılarak sualtı zırhlı kabloları dökülecektir.

5. Her üç kuvvet başkomutanının, beni aşağıdaki hususlar hakkında haberdar etmelerini rica ederim.

Kanalı geçmek için (Yukarıda Madde: 2) gerekli esaslı şartların gerçekleşmesine ilişkin deniz ve hava kuvvetlerince hazırlanacak plan. Deniz kıyı bataryalarının konuşlandırılacağı yerlere ait detaylı inceleme. Gerekli nakliye gemisi adedi, hazırlanma durumu, ihtiyaç duyulacak malzeme miktarı ve cinsi, sivil makamlarla işbirliğine gerek duyulup duyulmadığı (Deniz Kuvvetleri Başkomutanlığınca) Çıkarma Kuvvetleri ile nakliye gemi ve araçlarının toplanacağı bölgelerde hava savunması için alınacak tertip ve tedbirler (Hava Kuvvetleri Başkomutanlığınca).

Çıkarma kuvvetinin deniz geçiş ve harekât planı; birinci dalganın tertip ve malzemesi, deniz geçiş seyrinin icrası, himayesi ve çıkarmanın desteklenmesi için deniz ve hava kuvvetleri tarafından tasarlanan tedbirlerin detayları.

Paraşüt ve hava indirme kıtalarının kullanılması, uçaksavar bataryalarının organizesi, zırhlı birliklerin, yarmayı temin eden ön kademelerinin, İngiltere topraklarında yeter derecede ilerledikten sonra kullanılmalarına müsaade etmek hususundaki öneriler (Hava Kuvvetleri Başkomutanlığınca).

Kara ve deniz kuvvetleri karargâhlarının mevkileri.

Kara, deniz ve hava kuvvetleri başkomutanlarının, istiladan önce küçük çapta bir çıkarma yapılması gerekliliği fikrinde olup olmadıkları.

Başkomutan
A. HİTLER»

Paraf :
General Jodl
General Keitel

Büyükamiral Raeder, bütün bu faaliyetleri yetersiz bulmaktaydı. 19 Temmuz 1940 günü Deniz Kuvvetleri Başkomutanı, kendi kurmayı vasıtasıyle Harp Kuvvetleri Yüksek Komutanlığına, İngiltere'yi istila girişiminin denizcilik bakımından güçlüklerini açıklayan bir muhtıra gönderdi :

«Sea Lion» Harekâtında deniz kuvvetlerine verilen görev; kendi imkân ve kabiliyetleri ile uyumlu olmayıp, kara ve hava kuvvetlerine verilen görevlerle de karşılaştırıldığında çok ağırdır.

Çıkarma kuvvetlerinin nakli, Fransa Muharebeleri sırasında liman tesisleri ve yakın iç su yolları geniş ölçüde hasara uğramış veya kısıtlı olanaklara sahip, bir sahilden yapılmaktadır.

Deniz geçiş rotaları; hava, sis, akıntı, med ve cezir ile deniz durumunun en büyük engel teşkil edeceği bir deniz sahasından geçmektedir. Düşman limanlarının kuvvetle savunulması karşısında buralara bir amfibi harekât icra edilemez. Ancak, ilk dalga, hiç değilse, açık bir kıyıya çıkmalıdır...

Diğer yönden hava ve deniz durumuna göre nakliye gemileri ve araçları bu görevlere göre tadil edilmek zorunda olduğundan tersaneleri uzun müddet oyalayacaktır.

Şimdiki halde, nakliyatın yapılacağı, Manş'ın doğu kısmında, mayın durumunun ne olduğuna dair elimizde bir bilgi mevcut bulunmamaktadır. Bütün kaynakların kullanılmasına rağmen mayınlara ait herhangi emin ve tam bir bilgi elde edilememiştir ve edilemeyecektir. Düşmanın, hiç değilse kendi kıyıları yakınına kısa bir hazırlıktan sonra veya son anda tedafüi mayın tarlaları yapabilecek bir durumda olduğunu düşünmek gerekir.

Mahdut bindirme ve yükleme limanlarında deniz kuvvetleri ve nakliyelerin toplanması bakımından, hava üstünlüğünün sağlanması hayati bir önemi haizdir.

Bugüne kadar, düşman, donanmasını tam tertip ortaya atacak bir hayatî mesele ile karşılaşmamıştır. Fakat İngiltere sahillerine yapılacak bir çıkarma harekâtında düşman, bütün deniz kuvvetlerini ortaya atmak kararını verecektir. Harekât kabiliyeti, hava şartlarına pek fazla bağlı bulunan hava kuvvetlerimizin yalnız başına düşman deniz kuvvetlerini, nakliyatımızdan uzak tutacağı tasavvur edilemez. Bu nedenle Alman Donanmasının görevi, aşağıdaki tedbirlere başvurarak hava kuvvetlerinin harekâtını takviye etmek olmalıdır.

Mayın tarlaları tesisi, nakliyat sahası kanatlarında hafif suüstü kuvvetleri kullanmak ve düşmanı kuvvet inkisamına (Diversiyona) mecbur bırakacak harekât yapmak.

Bununla beraber, mayın harekâtının, kararlı bir hasma karşı mutlak bir emniyet arzetmeyeceği dikkat nazarına alınmalıdır. Bu nedenle, ilk dalganın başarı ile karaya çıktığı kabul edilse bile, düşmanın bu kuvvetle, yaklaşmakta olan nakliye filosu arasına girme imkânına sahip olacağı evvelden düşünülmelidir...

Batı Meydan Muharebesinde görüldüğü gibi savunma tesislerine yapılacak hava taarruzlarının büyük tesirlerinin önüne geçilemez. Bununla beraber, düşman kıyılarındaki savunma tesislerinin durumu ve uzun zamandan beri bir istilaya karşı yapılmakta olan hazırlıklar; hava kuvvetlerinin kıyıdaki savunma kıtalarını yeterli derecede bertaraf edeceği ve denizden herhangi bir topçu desteğine gerek duyulmadan çıkarmanın yapılabilmsi şüphe yaratmaktadır.

Bu görüşler, Deniz Kuvvetleri Başkomutanlığı karargâhında, nakliyat meselesi ile ilgili olumsuz hususlar, detayları da dahil büyük güçlükler yarattığı fikrini ortaya koymuştur.»

Halbuki Mareşal Göering, bu harekâtın başarı ile sona ereceğine tam bir itimat beslemekteydi. Neticede bu farklı görüşler sonucu Alman Harp Kuvvetleri Yüksek Komutanlığı kararsız bir duruma girdi.

Bu arada Alman istihbarat servisi, İngiltere'nin savunma kudretini öğrenmeye büyük gayret sarfediyordu.

17 Temmuz'da Alman istihbarat servisine ulaşan bir haber şöyleydi : «Bütün yabancı basın, özellikle İngiliz basını, büyük bir Alman taarruzunun beklendiğinden bahsetmektedir. Binlerce nakliye gemi ve aracının, Manş ve Atlantik kıyılarında hazır durmakta olduğu söylenmektedir. Taarruzun Dover bölgesine yapılacağı beklenmektedir. Çıkarmaya takaddüm eden günlerde devamlı hava taarruzları yapılacaktır.»

İki gün sonra başka bir rapor alındı :

«İngiliz savunma tedbirleri, Ordu tarafından kıyı savunması, harekât ve bütün ateş kudretinin konsantresi esasına dayanmaktadır.

Savunma sisteminde, tespit edilmiş bir savunma mevzii yoktur. Deniz ve hava kuvvetlerinin görevi, zırhlı birliklerin veya kıtaların baskın tarzında çıkarma imkânlarına mani olmak olabilir...

İngiliz Hava Kuvvetleri; tehlikenin belirdiği bölgeye derhal müdahale etmek ve keza Fransa ile Hollanda'daki yeni Alman üslerine taarruz etmek ve Alman faaliyetlerini meydana çıkarmak için arama yapmak görevlerine göre organize edilmiştir.»

Bu raporlar, muayyen bilgiyi içermemekle beraber, Alman Deniz Kuvvetleri Komutanlığı Karargâhına, istilanın güçlüklerini biraz olsun açıkladı.

21 Temmuz 1940 günü Büyükamiral Raeder, Hitler'e ikinci bir rapor verdi. Görüşme süresince Hitler'in ifadelerinden artık harbin kazanıldığı fakat halen İngiltere'nin durumu kavramadığı fikrinde olduğu anlaşılıyordu.

Alman Harp Kuvvetleri Yüksek Komutanlığı, çıkarma güçlüklerinden dolayı görüşlerini değiştirmişti. Ama Deniz Kuvvetleri Başkomutanlığı Karargâhı daha önce durumu tehlikeli görerek, çıkarmanın imkânsızlığını savunmuşken, şimdi çıkarmayı tamamiyle basit bir harekât olarak mütalâa ediyordu.

21 Temmuz 1940 tarihli raporda şu görüşlere yer verilmiştir :

«İngiltere'nin istilasına girişmek, olağanüstü bir cesaret meselesidir. Çünkü; geçilecek yol, kısa olmakla beraber bu, bir nehir geçişi gibi olmayıp düşmanın hakim olduğu bir deniz geçişidir.

Bu, Norveç harekâtındaki gibi, bir defa geçişle halledilecek bir mesele değildir; Operatif baskın beklenemez; savunmaya hazırlanmış ve karar sahibi bir düşman, geçeceğimiz denizde bizi karşılayacaktır.

Kara Kuvvetleri harekât için kırk tümenlik bir kuvvete ihtiyacı olduğunu ifade etmiştir. En zor husus, malzeme temini ve ikmal meselesidir. Takviye kuvveti kullanılması düşünüldüğünde bu kuvvetin de lojistik desteği sağlanacaktır. İngiltere'de bulunacak bize yarar malzemenin cinsini hesap etmemize olanak yoktur.

İlk düşünülecek şey; tam bir hava hakimiyeti temini, Dover boğazındaki kudretli topçunun operatif kullanılması ve mayın tarlaları ile himaye sağlamaktır.

Kuzey Denizi'nde ve Manş'da Eylül ayının ikinci yarısından itibaren hava şartlarının çok fena olması ve Ekim ayı ortasından itibaren de sis başlaması nedeniyle yılın bu dönemi önemlibir faktördür. Buna göre esas harekât, Eylül ayının ilk yarısında bitirilmelidir. Bundan sonraki tarihlerde hava kuvvetleriyle ağır silahlar arasında yapılacak işbirliğine itimat edilemez.»

İşin başında kesin olarak tespit edilen 15 Ağustos tarihi üzerinde ısrarla durulamadı. Kara Kuvvetleri Komutanlığı da, herşeyden önce İngiltere'nin kırk tümenle işgalini gerekli görmüştü.

23 Temmuz 1940 günü, Kara Kuvvetleri Başkomutanlığı istila ile ilgili nazari isteklerini, Deniz Kuvvetlerine şu şekilde bildirdi :

«Kara Kuvvetleri Başkomutanlığı, İngiltere'nin istilasına ilişkin tasavvurlarını aşağıda sunmaktadır :

Ağır topları da ihtiva eden özel teçhizatlı yüzbin asker ilk dalga olarak Dunkerque-Cherbourg bölgesinden, Ramsgate ile Lyme koyu arasındaki bölgeye nakledilmelidir. Müteâkip dalgalar, kurulacak köprübaşından adadaki harekâtı kısa zamanda takip edebilecek şekilde, yollanmalıdır. Bunun için, birinci dalganın çıkarılmasından sonra nakliyelerin süratle geri gönderilmesi lazımdır.»

Kara Kuvvetleri Başkomutanlığının 40 tümenlik kuvvet tahsisi birdenbire 13 tümene düştü. Bu kuvvet iki veya üç gün içinde İngiltere sahillerine çıkarılmış olacaktı. Deniz Kuvvetleri Başkomutanlığı bu kuvvetin çıkarılması için 1722 çıkarma aracı, 471 romörkör, 1161 motr ve 155 nakliye gemisine olan ihtiyacı ortaya koyduğunda kendisi bile şaşırdı. Bu kadar gemi ve aracı toplayabilmek için uzun bir zamana ihtiyaç vardı. Yine yüzbin kişilik kuvvetin nakli için de on günlük bir zaman lazımdı.

«Sea Lion» hazırlıkları artık ciddi bir hal almıştı, Almanya'da geniş çapta bir faaliyet vardı ve çeşitli komutanlıklar arasında fasılasız mesaj ve mütalâalar teatisi başlamıştı.

Yapılan görüşmeler, koordinasyon toplantıları ve teati edilen muhtıralar sonucu, 19 Temmuz 1940 günü Alman Deniz Kuvvetleri Başkomutanlığı Karargâhı harp ceridesine aşağıdaki hususlar kaydedilmiş bulunuyordu :

«Kara Kuvvetleri Komutanlığı 13 çıkarma tümeninin naklini istemektedir. (Takriben 260.000 kişi) Evvela düşündükleri görevler muvacehesinde Kara Kuvvetleri Başkomutanlığı, hatta nakliye güçlükleri

olsa dahi bu miktarın azaltılmasına müsaade etmemekte ve bunu asgari bir miktar olarak istemektedir. Bu Führer'in 21 Temmuz'da istediği 40 tümenle mukayese edildiğinde büyük bir kısıntı demektir.

Bu 13 tümen geniş cephe ile (Ramsgate'den Lyme körfezine kadar) İngiliz kıyılarına taarruz edecektir. Bu, kuvvetlerin mümkün olduğu kadar aynı zamanda ve geniş bir cephe ile Fransız sahillerini terk etmeleri demektir.

Çıkacak tümenler, İngiltere'de kısa zamanda, yani 2-3 günde, harekât yapacak şekilde hazır olacaklardır. İkinci dalga için zaman cetveline göre hazırlanmış olan on günlük nakliye süresi Kara Kuvvetleri Başkomutanlığınca şeyanı kabul değildir.

Alman Deniz Kuvvetleri Başkomutanlığı, geniş cephe yerine Dover ile Beachy Head arasındaki dar bir şerit dahiline çıkarma yapıldığında bu harekâtın emniyetini sağlayabileceğini garanti eder. Kara Kuvvetleri Başkomutanlığı, Ramsgate'den Lyme körfezine kadar uzanan bir cepheye yapmak istediği bir çıkarmanın, donanma tarafından icrası mümkün görülmemektedir.»

31 Temmuz 1940 günü Berghof'da Hitler geniş kapsamlı bir toplantı yaptı. Bu toplantıda kuvvetler arası beliren görüş ayrılıkları ile sürtüşmeleri, Hitler bertaraf etmek niyetindeydi.

Toplantıda Büyükamiral Raeder; «Sea Lion» harekâtı ile ilgili faaliyetleri şu şekilde arzetti:

«İngiltere'nin istilası harekâtına ilişkin hazırlıklar ilerlemektedir. Bugüne kadar ki tecrübelere nazaran hava şartları veya düşmana dair bilinmeyen nedenler dolayisiyle geciktirilmediği taktirde, harekâtın başlangıç tarihi 15 Eylül 1940 olarak tespit edilmiştir. İhtiyaç duyulan malzeme plana göre tespit edilmiştir. Çıkarma araçlarının tadili, Ağustos ayının sonunda bitmiş olacaktır. Kıyı motorlarının tadilindeki ilk girişim başarılı olmamıştır. Şimdi yeni bir tip üzerinde çalışılmaktadır. Bu gemiler de Eylül 1940 ayı başlarında hazır olacaklardır.

Harekâtta kullanılacak gemi ve araçlar, personeli tamamlandıktan sonra, harekât limanlarına gönderileceklerdir. Bunlar, Eylül ayı ortalarına doğru limanlarında hazır olacaklardır.

Norveç harekâtında uğranılan kayıplar, mayın ve diğer nedenlerle kaybedilen gemi miktarı, deniz nakliyatımızı kritik bir duruma sokmuştur. Kısa müddet sonra gemi ihtiyacı had safhaya varmış olacaktır.

Mayın taraması keşif mahiyetinde olmak üzere başlamıştır. Ancak, hava üstünlüğüne sahip olduğumuz taktirde plana göre bu harekât icra edilebilir. Hava şartları müsait olduğu taktirde bu, üç hafta sürecektir. Hook of Holland'da üç mayın tarama gemisinin kaybedilmesi, bu hususistaki güçlüğü gösteren bir gerçektir.

Hava üstünlüğü sağlandığı taktirde mayın döküşü, Ağustos ayının sonunda başlayacak ve takriben iki hafta sürecektir.

Dover kanalının emniyetle geçilmesi ve başarılı bir çıkarma sağlanması maksadiyle çıkış için başlangıç zamanı olarak en iyi zaman takriben med halinden iki saat sonraki andır. Cezir durumunda yapılacak çıkarmada, çıkarma esnasında suların yükselmesi sakıncası vardır. Fakat buna mukabil kıyıya oturan tekneklerin tekrar yüzdürülmesinde yarar sağlar. Med durumunda yapılacak çıkarmada, çıkarma vasıtalarının on iki saat sonraki med zamanına kadar oturmuş vaziyette kalmaları mahzuru vardır. İkinci med durumunda su, evvelkinin seviyesine kadar çıkmadığı taktirde bu teknelerin yüzdürülmesi mümkün değildir. Çıkarma esnasında suyun yükselmesi de elverişli olmayacaktır. Çünkü; bu oturmuş olan araçların tekrar yüzdürülmesine neden olur ve bu suretle de onların durumlarını değiştirerek çıkarmayı güçleştirir ve geciktirir.

Bu nedenlerle en başta gelen istek, med durumundan takriben iki saat sonra suların istikrar bulduğu zamanda çıkarma yapmaktır.

Kara Kuvvetleri bakımından çıkarma için en iyi zaman güneşin doğmasından takriben bir buçuk saat evvelki alacakaranlık müddetidir. Bu demektir ki; kanalın geçilmesi ve yaklaşmanın gece yapılması gerektir. Çıkarma filosunun bir kül halinde olması bunu, mehtapsız bir gecede icra etmeyi güçleştirir. Büyük ölçüde hantal nakliye gemileri, muhtelif tipteki çıkarma araçları ve donanmanın himaye yapan hafif suüstü birliklerinden ibaret bu kuvvetin küçük bir sahada toplanmış olması, seyir imkânları bakımından bir miktar ışığın bulunmasını gerektirir. Yani takriben 23.00 sularında doğan bir yarım aya ihtiyaç vardır. Bu üç şart gözönüne alındığında harekâtın başlama tarihi buna göre seçilebilir.

Deniz Kuvvetleri Başkomutanlığı Karargâhı: 20-26 Ağustos ile 19-26 Eylül tarihlerini bu harekât için uygun bulmaktadır.

Hazırlıkların bu tarihten evvel bitirilememesinden ötürü, Ağustos süresi geçerli değildir.

Akşam üzere çok uzakta, yani Firth Of Forth'da bulunan düşman deniz kuvvetleri, kendi keşif vasıtalarımız tarafından görülmeden, gece müddeti zarfında yaklaşarak, sabahleyin kanal methaline vasıl olabileceklerinden, alacakaranlık müddeti deniz harekâtı için en tehlikeli andır. Kara Kuvvetleri tarafından, çıkarmanın alacakaranlıkta yapılması önerisi kabul edildiği taktirde bu; harekât için bir tehlike teşkil edecektir.

Deniz geçişi gündüzün yapıldığı taktirde, hava keşfi ile düşman hareketleri tespit edilecektir. Harekât gerektiği taktirde bu zaman durdurulabilir. Hava şartları en başta gelen önemi haizdir.

Deniz kurmay heyetim; doğuda bulunan çıkarma araçları ve merkez ile batıda bulunan nakliye gemileri dolayısiyle, deniz geçiş seyrinin ancak deniz sakin olduğunda icra edilebileceği düşüncesindedir.

Kara Kuvvetleri, çıkarmanın Dover boğazından Lyme körfezine kadar uzanan geniş bir cephede yapılmasını istemiştir. Le Havre, Cherbourg'dan hareket edecek çıkarma kuvveti, İngilizlerin Plymouth

ve Portsmouth üsleri yakınlarına kadar himayesiz olarak seyredeceklerdir. Buradaki İngiliz Deniz Kuvvetleri, hava taarruzları ile zayıflatılmış olsalar dahi, bu kuvvet büyük ölçüde hücumbotları ve muhriplerin taarruzlarına maruz kalacaklardır. Batıda bu iki çıkarma noktasındaki gemilerin tahliyesi 36 saat sürecek ve bu müddet zarfında da bu gemiler, bu kıyı açığında bekleyeceklerdir. Bu, kabili af bir hareket değildir. İngiliz donanmasının bütün hareket hazırlıkları bu fırsata göre hesaplanmış olmalıdır. Başka türlü hareket etmesi beklenemez.

Bu nedenlerle, Deniz Kuvvetleri Başkomutanlığı, geçişin ilk olarak Dover ile Eastborne arasında yapılması ve bu deniz geçişinin toplar, mayınlar ve elverişli Deniz Kuvvetleri ile himaye edilmesi fikrindedir.

Donanmanın en elverişli zaman olarak istediği gündüz med durumundan iki saat sonraki zamana rastlamalıdır. Bunun Kara Kuvvetlerine büyük güçlükler verdiği bilincindeyiz. Bununla beraber, asıl olan şey ordunun karşıya geçirilmesidir. Hava Kuvvetlerinin, 100 kilometreyi aşan genişlikteki bir sahada, üç çıkış yerindeki orduyu desteklemesine de olanak yoktur. Fakat bir bölgede kuvvetlerini toplaması mümkündür. Deniz Kuvvetleri Başkomutanlığı, harekâtın bu şekilde hazırlanmasında ordu ile donanmanın işbirliği yapması ve Dover boğazı yolunun buna göre hazırlanması fikrindedir. Bütün bu hususlar düşünüldüğüne göre, harekâtın icracı için en uygun zaman Mayıs 1941'dir.»

General Brauchitsch, bu görüşleri dinledikten sonra haritalarını yeniden açarak tam anlamı ile karşı bir görüşü savundu. Ona göre istila ancak İngiltere bütünüyle ele alındığı taktirde başarı vaad ederdi. Deniz Kuvvetlerinin bu kabul edilmez düşünceleri, kara ordusunun elinden bütün manevra imkânlarını almakta, onu sert kayalara doğru itmekte, tanklarını Kent dolaylarındaki bataklık araziye sürmekte ve kaçınılması gereken bir cephe savaşı zorunluluğuyla yüz yüze bırakmaktaydı.

General Jodl, çıkarmanın tehlikeli bir girişim olduğunu söylerken haklıydı. Ne varki tehlike ancak daha cüretli davranmakla azaltılabilirdi.

Bütün görüş ve önerileri sakin bir tavırla dinleyen Hitler, toplantı sonunda; istila cephesinin Brigton'dan geçmesine, Wight adasına indirme ile Southampton'u ele geçirme tasarılarından vaz geçildiğini ve Von Bock grubunun harekâta katılması ile VI ncı ordunun çevirme manevrasını kabul ettiğini açıkladı.

Hitler, harekâtın gerekli, vazgeçilmez ve emredici şartını bir kere daha hatırlatarak, «Sea Lion» harekâtının başlama emrini ancak, İngiliz Hava Kuvvetleri, Alman Hava Kuvvetlerine tam anlamı ile işgöremez hale getirildikten sonra kararlaştıracağını ifade etti.

Eğer Alman Hava Kuvvetlerinin taarruzları neticesinde, düşman hava kuvvetleri, limanları, deniz kuvvetleri ve saire ağır surette hasara uğrarsa «Sea Lion» harekâtı 1940 yılında icra edilecek aksi takdirde Mayıs 1941 ayına bırakılacaktı.

Bu görüşmeyi, Hitler karargâhından verilen aşağıdaki bir direktif takip etti :

«HARP KUVVETLERİ YÜKSEK KOMUTANLIĞI

Führer Karargâhı
1 Ağustos 1940

ÇOK GİZLİ

KONU : Sea Lion Harekâtı Hakkında.

Deniz Kuvvetleri Başkomutanı 31 Temmuz'da yapılan görüşme esnasında «Sea Lion» harekâtı için gerekli hazırlıkların 15 Eylül'den evvel tamamlanamıyacağını bildirmiş olduğundan Führer aşağıdaki emri vermiştir :

1. «Sea Lion» harekâtı için hazırlıklara devam edilecek ve ordu ile Hava Kuvvetleri 15 Eylül'e kadar bunu tamamlayacaklardır.

2. Takriben 5 Ağustos'da İngiltere'ye karşı başlayacak olan hava taarruzlarından sekiz veya ondört gün sonra, Führer istilanın bu yıl yapılıp yapılmıyacağına karar verecektir. Bu karar, büyük ölçüde hava taarruzlarının gelişmesine bağlı olacaktır.

3. Harekâta, Eylül'de girişmek hususunda karar alındığı taktirde dahi hazırlıklara devam edilecek ve fakat kendi ekonomimizi sarsmayacak şekilde iç sularda nakliyatımız sağlanacaktır.

4. Deniz Kuvvetlerimiz, sadece dar bir geçidin savunmasını garanti etmesine rağmen hazırlıklara evvelce tasarlanmış bulunan geniş cepheli bir taarruza göre devam edilecektir.

Karargâhların mevkileri hakkındaki 16 Temmuz tarihli emirle verilen talimat yürürlükte kalacak, ancak harekâtın başlamasına tekaddüm eden zamana kadar bunların Führer'in karargâhına yakın bir yere nakilleri yapılmayacaktır.

General Keitel»

Müteâkip onbeş gün içinde, geniş ve dar cephe meselesi üzerinde şiddetli münakaşalar oldu. Deniz geçiş seyrine ilişkin meseleleri, ordu komutanlığı pek anlamak istemediğinden işler bir anda çıkmaza girdi. 7 Ağustos'da Ordu Kurmay Başkanı General Halder ile Deniz Kurmay Başkanı Amiral Schniewind arasında bir görüşme yapıldı. Bunların arasında kuvvetli bir fikir ayrılığı vardı.

General Hadler acı acı şöyle dedi :

«Deniz Kuvvetlerinin önerisini tüm olarak redederim. Kara Kuvvetleri açısından, Deniz Kuvvetlerinin önerilerini bir intihar saymaktayım. Çıkarılacak kuvvetlerimi bir sucuk makinesi içine koyamam.»

Amiral Schniewind de aynı acı ifadelerle, kıtaların böyle geniş bir cephe ile çıkarılmasının, İngiltere'nin deniz hakimiyeti karşısında aynı şekilde bir intihar olacağını söyledi.

Bu görüşme ve anlaşmazlıkların sonucu gelmedi ve karar vermesi hususunda 13 Ağustos 1940 günü Hitler'e müracaat edildi.

Büyükamiral Raeder bu toplantıda; «Sea Lion» harekâtının, Kara Kuvvetlerinin önerdiği geniş cephe ve Deniz Kuvvetlerinin önerdiği dar cephe ile icra edilip edilmeyeceği hususunda karara varmanın yapılan hazırlıklar yönünden gerekli olduğunu apaçık ortaya koydu. Hitler'in de tasvip ettiği gibi Deniz Kuvvetleri Başkomutanı, İngiltere barışa yanaşmadığı taktirde, deniz harp ve sevk ve idaresi bakımından «Sea Lion» harekâtının en son başvurulacak bir çare olduğunu bir kere vurguladı ve, «Bu hususta başarısızlığa uğramamız, İngiltere'nin muazzam bir prestij kazanmasına neden olur. Şiddetli hava taarruzlarımızın ne derece etkili olacağını öncelikle beklemeli ve görmeliyiz.» diye sözlerini bitirdi.

Görüşmelere devam edildi ve neticede bir anlaşmaya varılarak sonuçları Harp Kuvvetleri Yüksek Komuatnlığına arzedildi. Bunun üzerine yüksek komutanlık 16 Ağustos 1940 günü yeni bir direktif yayınladı.

«SİLAHLI KUVVETLER YÜKSEK KOMUTANLIĞI

Führer Karargâhı

16 Ağustos 1940

ÇOK GİZLİ

KONU : «Sea Lion» Harekâtı Hakkında.

1. 15 Ağustos 1940 günü Führer aşağıdaki kararları vermiştir :

— Şimdilik 15 Eylül'de icrası öngörülmüş bulunan istila harekâtı hazırlıklarına devam edilecektir. Durum aydınlığa kavuşmadan bu hususta son emir verilmeyecektir.

— Lyme Körfezine yapılacak çıkarma harekâtından, bu bölge için yeterli himaye ve destek kuvveti bulunmadığından vazgeçilmiştir.

— Düşman kıyılarına yakın limanlardaki yığılmaya mani olmak ve düşmanı hakiki maksadımız hakkında yanıltmak için, Ostende ile le Havre arası kıyıdaki nakliyata devam edilecektir.

— En son anda emir verildiği takdirde dar bir cephe ile taarruz imkânlarını muhafaza etmek ve Brighton Bölgesine taarruz olanağını açık bırakacak şekilde önlemler alınacaktır.

2. Paraşütçü ve hava indirme kuvveti kullanılmasının mümkün olup olmadığı hususunda öneriler bildirilecektir.

General Keitel»

Bunu, aşağıdaki direktif takip etti :

«Esas deniz geçişi dar cephe ile olacak ve 4-5 bin kişilik bir kuvvet motorbotlarla Brighton'a ve ayni miktarda hava indirme kuvveti de Deal-Ramsgate'de atılacaktır. Bundan başka D-1 günü, hava kuvvetleri, Londra'ya son derece şiddetli bir hava taarruzu tertipleyerek halkın bu şehri terketmesine ve yolların tıkanmasına neden olacaktır.»

Bununla beraber, Brighton'a bir çıkarma yapma meselesi verilmiş direktife rağmen halledilmiş değildi. Bu hususta karşılıklı suçlamalar ve tartışmalar devam etti. Deniz kuvvetleri Brighton Çıkarmasını bir aldatma harekâtı kabul ediyor, kara kuvvetleri komutanlığı ise Brighton'u esas çıkarma bölgelerinden biri olarak tasarlıyordu.

Sonunda, ilk anda Brighton'a dört tümenlik bir kuvvet çıkarılmasına ve durum elverişli olduğu takdirde burasının takviye edilmesine karar verildi.

27 Ağustos'da varılan kararlar ise şöyleydi :

«Çıkarma dört esas bölgeye yapılacak. Dungeness-Folkstone, Cliff'e end-Dungeness, Beachy Head-Bexhill, Selsyebill-Brighton. Ordunun ilk operasyon hedefi Southampton'dan Thames Ağzına olan hattın ele geçirilmesi olacak.»

Kuzey Doğu kıyılarına yapılacak gösteriş çıkarması başta olmak üzere şaşırtma tedbirleri de tasarlandı.

1 Eylül 1940 günü Kuzey Denizindeki limanlardan bindirme limanlarına, nakliye gemilerinin intikalleri başladı. Hava kuvvetleri Ağustos ayı sonunda, hava harekâtı sonucu fena olmasına rağmen, durumun hava kuvvetleri yönünden çok başarılı olduğunu bildirdi.

Bu nedenle hava hakimiyetinin kısa sürede elde edileceğine hükmedilerek, 3 Eylül'de Führer Karargâhından, çıkarma tarihleri bildirildi. İstila filosunun hareket tarihi 20 Eylül ve çıkarma tarihi de 21 Eylül 1940 günüydü. D-10 günü başlaması için emredilen taarruzlara; 11 Eylül'de başlanacaktı. Son emirler en geç D-3 günü öğleyin verilecek ve bütün hazırlıklar, 00 saatten 24 saat evvel iptal edilebilecek şekilde yapılacaktı.

Bununla beraber, Alman istihbaratı, İngiltere'nin istilaya karşı aldığı tertiplerle ilgili bilgileri elde etmeye başlamış ve kuvvet komutanlıklarına da iletmişti. Bu bilgilerde düşman imkân ve kabiliyetleri yanlış değerlendirilmiş, nispi savaş gücü mukayesesi de hakikatlerden uzak yapılmıştı.

Alınan istihbarat raporları ve kıymetlendirmeler, Alman Yüksek Komutanlığını şaşırttı ve çıkarma araçlarının hazırlanması programı derhal geriye bırakıldı. Bununla beraber, harekât hazırlıklarına devama karar verildi. Fakat zaferin artık kolay olacağı hakkındaki ümitler kalmamıştı.

Eylül 1940 ayı başlarında Hitler, Rusya'ya taarruz ihtimalleri hakkında düşüncelerini ortaya atmaya başladı. Bütün yıl boyunca bu hususta bir harekâtta bulunmayı düşündüğünü gösteren işaret vardı.

Zira, 27 Ağustos'da «Sea Lion» harekâtı için hazırlık emrini verdiğinde Doğu Cephesinin takviye edilmesini de emretti. Yine bu arada Hitler İngiltere'ye başka usullerle taarruz etmeyi düşünmekteydi.

7 Eylül 1940 günü Londra.ya ilk ağır hava bombardımanı yapıldı. Ertesi gün bu taarruzlar tekrar edildi. İngiliz Hava Kuvvetleri ile yapılan şiddetli muharebeler, modernize edilmiş İngiliz av himayesinin gücünü göstermişti ama Alman Hava Kuvvetleri hâlâ mağrur ve kendilerine güvenmekteydi. Diğer yönden Manş kıyısındaki Alman Limanlarına ve mayın tarama harekâtına karşı yapılan İngiliz Hava Taarruzları başarılı bir şekilde artmaktaydı.

10 Eylül'de Hitler'in «Sea Lion» Harekâtını icra için emrini vereceğinden bir gün evvel, Deniz Kuvvetleri Başkomutanlığı, Alman Hava Kuvvetlerinin başlatmış olduğu hava taarruzlarının arzu edilen seviyede başarıya ulaşmadığını, aksine İngiliz Hava Kuvvetlerinin baskısının her geçen gün artmakta olduğunu Führer Karargâhına bildirdi. Bunun üzerine Hitler kararını 3 gün, yani 14 Eylül'e tehir etti. 13 Eylül'de İngiliz Hava Kuvvetleri Ostende'de 80 adet çıkarma aracını batırdı. İngiliz hafif suüstü kuvvetleri, mayın tarama gemileri ile çıkarma araçlarına taarruz ederken, Anavatan Filosuna mensup birlikler de Calais, Boulogne, Ostende ve Cherbourg'u bombardıman etti. Yine ayni gün İngiliz Hava Kuvvetleri Ostende'e taarruz ettikleri gibi İngiliz Anavatan Filosuna mensup muharebe gemileri Rosth'e intikale başladı.

14 Eylül'de Hitler komutanları bir toplantıya çağırdı. Toplantı başlamadan önce Büyükamiral Raeder kısa bir muhtıra takdim etti. Bu muhtıra hava üstünlüğünün elde edilemeyişi nedeniyle «Sea Lion» Harekâtının icrasının mümkün olmadığını, ancak bundan vazgeçildiği de bütün dünyaya duyurulacak olursa İngilizlerin büyük bir başarı kazanmış olacağını belirtiyordu.

Yapılan görüşmeler sonucu Hitler, İngiltere'nin istilasına 27 Eylül'de başlanıp başlanılmayacağına 17 Eylül'de karar vereceğini açıkladı. Müteakip iki günde her iki tarafça ağır hava taarruzlarına devam edildi ve 17 Eylül günü Harp Kuvvetleri Yüksek Komutanlığı harp ceridesinin ilk kayıtları şöyleydi :

«Düşman hava kuvveti henüz mağlup edilmemiş, aksine olarak faaliyetlerini artırdığı görülmüştür. Genellikle hava harekâtımız, beklediğimiz sakin bir durumu bize bağışlamamıştır... Bu nedenle Führer, «Sea Lion» Harekâtını belirsiz bir zaman için ertelemeye karar vermiştir.»

İstilanın Ekim 1940 ayında yapılması ihtimalleri bulunmasına rağmen daha fazla gemi ve araç kaybına mani olmak maksadiyle Nakliye gemileri ve araçları dağıtıldı. Bundan sonra harekât 1941 yılı ilkbaharına ertelendi. Bu hususta yayınlanan son emir şu şekildeydi :

«HARP KUVVETLERİ YÜKSEK KOMUTANLIĞI

Führer Karargâhı
2 Ekim 1940

ÇOK GİZLİ

KONU : «Sea Lion» Harekâtı Hakkında.

1. Bugünden itibaren İlkbahara kadar «Sea Lion» Harekâtı hazırlıklarına, sadece İngiltere üzerinde politik ve askerî baskının idamesi maksadiyle, devam edilmesine Führer karar vermiştir.

1941 baharı veya yaz başlangıcında tekrar bir istila düşünüldüğü takdirde, harekât hazırlıklarının yeniden başlaması için bilâhare emir verilecektir. Ayni zamanda, gelecek bir istila için askerî bakımdan şartlar tespit edilecektir.

2. Mevcut operatif hazırlıkların azaltılması için alınacak bütün tedbirler aşağıdaki prensipler çerçevesi dahilinde olacaktır :

— İngilizler, geniş bir cephe üzerinde taarruza hazırlanmakta olduğumuza inandırılacaktır.

— Bununla beraber, bu süre içinde istila hazırlıkları dolayısiyle harp ekonomimiz üzerine yüklenen ağırlıklar azaltılacaktır.

3. Bilhassa aşağıdaki hususlara dikkat edilecektir :

KARA KUVVETLERİ : «Sea Lion» Harekâtına tahsis edilen kuvvetler artık başka görevlere alınabilir veya diğer cephelerde kullanılabilir. Bununla beraber, sahil bölgelerindeki kuvvetlerimizin azaltılmasından kaçınılacaktır.

DENİZ KUVVETLERİ : Personel ve gemi itibariyle miktarları azaltıcı tedbirleri derhal alacaktır.

Dağılma ile intikal hareketleri hissetirilmeden icra edilecek ve uzun bir süreye sığdırılacaktır.

General Keitel»

Fakat 1941 ilkbaharında Hitler ve kurmayı Rusya'nın istilası hazırlıklarına girişmiş bulunduklarından «Sea Lion» Harekâtı artık bir tarafa bırakıldı.

1940 YILINDA ATLANTİK'DE ALMAN DENİZALTI HAREKÂTI :

Norveç Harekâtı sırasında ortaya çıkan torpido krizi Nisan 1940 ayı sonlarında had safhaya ulaştı. Bu hususta 22 Nisan günü Hitler'e sunulan rapor aşağıdaki gibiydi :

«Magnetik şartlar hüküm sürmekte olduğundan, Kuzey sularda magnetik ateşleme başarılı olamamıştır. Diğer yönden, İngiliz'lerin bu magnetik fünyelere karşı mukabil tedbirler almış olmaları da müm-

kündür. Bundan başka, mevcut buz şartlarından dolayı denenmemiş bulunan torpidolar geri alınmak suretiyle yerlerine müsademe başlıklı tarpidolar verilmişse de, bu torpidolar da hedefin altından geçmişlerdir. Torpido güçlüğü şimdilik hal edilmiş olup Mayıs 1940 ayı başında yeni torpidolar kullanılacaktır.»

Mayıs 1940 ayı başında Atlantik'de sadece iki denizaltı gemisi harekât yapabildi. Mayıs ayı sonuna doğru daha altı denizaltının Atlantik'de göreve başlaması planlandı.

Norveç Harekâtı nedeniyle bütün denizaltılar geri çekildiğinden Atlantik'de müttefik deniz ulaştırmasına taarruz harekâtı bir duraklama devresine girdi. Alman denizaltıları bu harekâtın hitamında topluca bakım ve onarıma alındı. Bu durum tersaneleri ambale etti ve tamirat zamanı da oldukça uzadı.

Yeniden harekâta başlayacak olan Alman Denizaltı Harekât Makamı, Atlantik'de düşman durumu hakkındaki bütün bilgileri yitirmişti.

Acaba ticaret gemileri trafiğinin idaresi değişmiş miydi? Halen sahil yakınlarında tek başına seyreden gemiler var mıydı? Konvoyların emniyeti artırılmış mıydı? Emniyete tahsis edilen kuvvetler, hangi mesafeye veya bölgeye kadar refakat ediyorlardı? gibi çeşitli soruların cevaplarını bulmaya çalışan Amiral Dönitz, en kısa zamanda bütün gücüyle harekâta başlamak arzusundaydı.

İlk denizaltı gemisi, 15 Mayıs 1940'da Atlantik'e açıldı. U-37 Harekât Bölgesinde 26 gün kalıp 43.000 ton tutarında gemi batırdıktan sonra 9 Haziran 1940 günü Wilhelmshaven'e geri göndü. Amiral Dönitz, bu başarıdan son derece memnundu. Norveç Harekâtı sırasında ortaya çıkan teknik ve psikolojik çöküntü ortadan kalkmış, Atlantik'de müttefik deniz ulaştırmasına taarruz denemesi iyi sonuç vermişti. Atlantik muharebelerinin yeni bir safhası artık başlıyordu ve bu safha çok başarılı olmalıydı.

Çeşitli tarih kitapları Haziran 1940 - Haziran 1941 arasında amiral Dönitz'in sürdürdüğü denizaltı harbine Alman denizaltılarının altın çağı adını verdi. Bu safhada denizaltı harbinin as komutanlarının isimleri sık sık dünya kamuoyuna duyuruldu. Prien (U-47), Schepke (U-100), Gretschmer (U-99), Endrass (U-46), Oehrn (U-37), Kuhnke (U-28) gibi gemi komutanları Almanya'da büyük şöhret kazandı.

Amiral Dönitz bu safha başında müttefik deniz ulaştırmasının esas trafik bölgesini, emniyete alınma esaslarını çok iyi kıymetlendirip yine bir taktikle işe koyuldu. Bu safhanın ilk üç ayında İngiltere'ye ve tarafsız devletlere ait olmak üzere 747.000 ton tutarında 152 gemi batırıldı.

Büyükamiral Raeder Haziran 1940 ayı içinde Hitler ile 4 ve 20 günleri iki ayrı görüşme yaptı ve raporlarını sundu.

Büyükamiralin ilk toplantıda Hitler'e sunduğu rapor deniz harbinin sevk ve idaresine ilişkin bir rapordu. Bu raporda; genellikle Norveç'e yapılmakta olan lojistik destek nakliyatında karşılaşılan güçlükler ile bunlara karşı düşünülen hal tarzları yer almaktaydı.

Bu raporun 4 ncü maddesinde büyükamiral; 1 Ocak 1942'de tamamlanması gereken kısaltılmış denizaltı inşa programında, işçi ve malzeme noksanlığından ötürü gecikmelerin ortaya çıktığını açıklıyordu. Bu rapor üzerine Hitler; Fransa istilasının tamamlanmasını müteakip, kara ordusunda terhise gideceğini, yaşlı ve ihtisas sahibi işçileri terhis sonrası deniz ve hava kuvvetleri emrine vereceğini belirtti. Harp Kuvvetleri Yüksek Komutanlığı Kurmay Başkanı da, deniz kuvvetlerinin isteklerine öncelik tanındığını ve taleplerin çok yakında karşılanmış olacağını ifade etti.

20 Haziran 1940 günkü görüşmede ise Fransa ile yakında yapılacak mütareke meselesi, Fransız Deniz Kuvvetlerinin geleceği, Norveç'e yapılmakta olan lojistik destek nakliyatının durumu ile Fransa'nın Brest, Lorient ve Cherbourg üslerinden faydalanma ve denizaltı inşaatı konusunda bilgi teatisinde bulunuldu.

Hitler, Lorient ve Brest'i denizaltı harbi için, Cherbourg'un hücumbotlar için ana üs olarak kullanılması düşüncesinde olduğunu açıkladı.

Norveç Harekâtı ve Ermel Kanalındaki emniyet görevleri Atlantik'den İngiliz deniz ve hava kuvvetlerinin geri çekilmesini gerektirmişti. Artık denizaltıların münferit seyreden çok sayıda ticaret gemilerine rastlamaları mümkündü. Konvoyların emniyetine tahsis edilen kuvvetlerde azaltma yapılmıştı. Her seferinde, konvoy emniyetine uçaklar tahsis edilmiyordu.

1940 Haziran ayında esas trafik bölgesi olarak Ermel Kanalının batı çıkış yolu tespit edilince Amiral Dönitz'in zihnindeki soruların en sonuncusu da cevaplandırılmış oldu. Denize çıkan İngiliz konvoyları 1940 yılı Mayıs-Ekim ayları arasında başlangıçta 12 derece batı, daha sonraları 19 derece batı boylamına kadar İngiliz Anavatan Filosu refakat kuvvetleriyle emniyete alınıyordu. Amerika'dan gelen konvoylar, hareket limanlarından itibaren 400 mil mesafeye kadar Kanada Deniz Kuvvetlerine mensup birliklerce korunuyor, geri kalan Atlantik geçiş seyrinde ekseriyetle sadece bir yardımcı kruvazör refakat ediyordu.

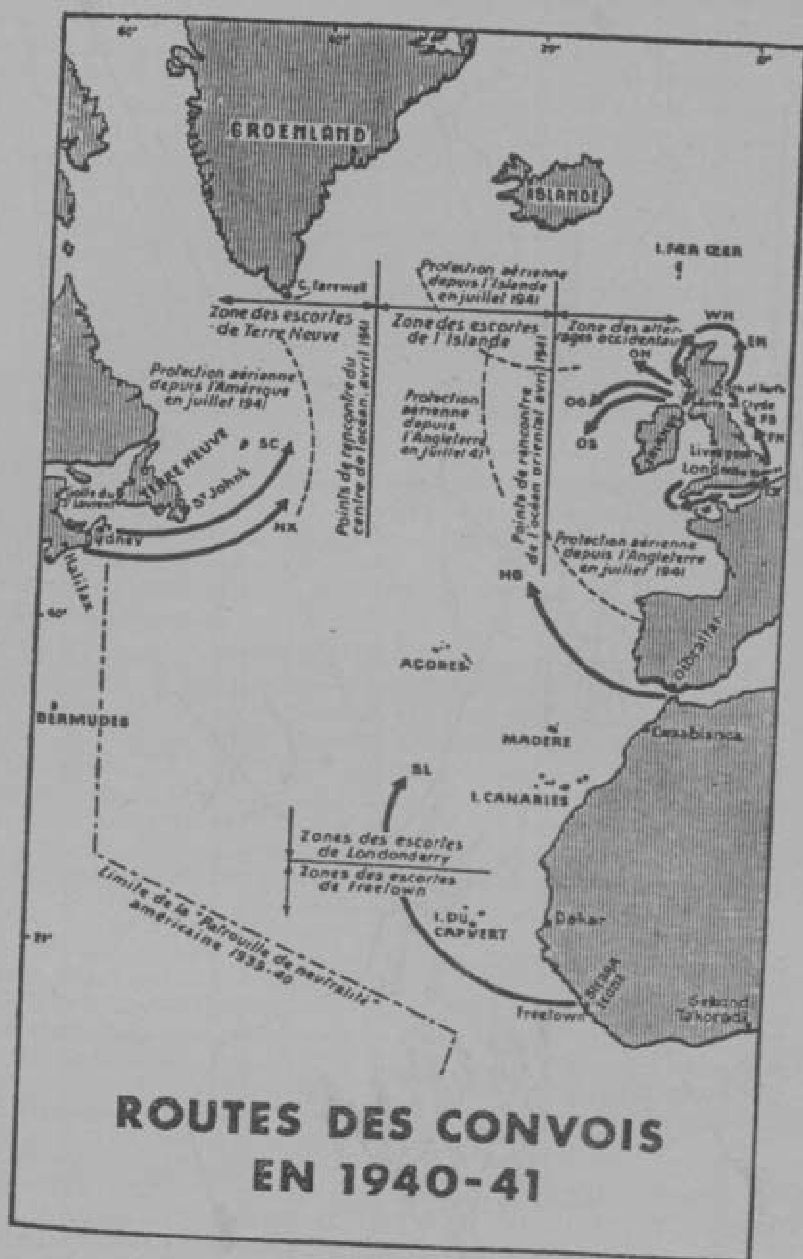
Fransa'nın bütün kuzey kıyıları ile Biskay Körfezi kıyıları Almanların eline geçince Amiral Dönitz, denizaltı harekâtını Fransa'dan idare etmeye karar verdi. 23 Haziran 1940 günü Lorient Denizaltı Üssünü ziyaret eden Amiral, bu üssü son derece mükemmel buldu. Bu üssün denizaltılarca kullanılması ile 450 millik bir seyir sıası kazancı mevcuttu. Ayrıca bu üs, denizaltı/gün fonksiyonunda % 23.5'lik bir gelişim sağlıyor ve hava kuvvetlerinin desteğine de imkân bahşediyordu.

Temmuz 1940 ayı başında kısa zamanda denizaltı harbini şiddetlendirmek maksadiyle, Brest ve Lorient'in bir üs olarak kullanılması hususunda yoğun çalışmalar başlatıldı.

25 Temmuz 1940 günü Büyükamiral Raeder'in Hitler ile yaptığı görüşmede Atlantik'de yapılan denizaltı harbinde İtalyanlara işbir-

CONVOI HX 79
attaqué par U-Boote
(nuit du 19 au 20 oct. 1940)

0 10 20
km



1940 - 1941'DE KONVOY ROTALARI

liğinde bulunulması hususu da gündeme geldi. Hitler İtalyanlarla işbirliği yapılmasını olumlu karşıladı. Bununla beraber, denizaltı filosu komutanının emrindeki İtalyan denizaltılarının taktik kullanımındaki yetersizlikleri ,muhtemelen Kuzey Afrika'ya Alman pilotları gönderilmesi isteğine benzer bir durumla neticeleneceğinden Hitler, Alman ve İtalyan denizaltılarının şimdiki halde tamamiyle ayrı komutalar altında bulunmasını istedi. Bunun üzerine, denizaltı harekâtının koordinesine işaret eden Büyükamiral Raeder, Alman Denizaltı Filosu Komutanı emrine girdikleri takdirde İtalyan denizaltılarının, Almanların tecrübelerinden istifade edeceklerini, her iki filo arasında teşkil edilecek bir irtibat kurmaylığının işbirliğini gayet rahatlıkla sağlayabileceğini ve denizaltı harekâtının sevk ve idaresinde bir meselenin ortaya çıkmayacağını ifade etti.

Hitler, bu görüşü; İtalyaların kendi denizaltılarının ikmalinden sorumlu olmaları şartı ile kabul etti.

31 Temmuz 1940 günü Berghof'da Hitler ile yapılan toplantıda, Deniz Kuvvetleri Başkomutanı, daha geniş kapsamlı bir denizaltı inşa programı uygulanmasına müsaade talep etti. Çelik ve maden ihtiyacı vardı ve işçi kudreti azlığı şimdiki programın kısıntıya uğramasına neden olmaktaydı. Hitler, Büyükamiralin önerisini uygun karşıladı.

13 Ağustos günü Büyükamiral Raeder, Harp Kuvvetleri Başkomutanlığından; denizaltı, torpido ve torpido tüyübü inşaatı ve imalatının diğer bütün işlerin önüne alınmasını yazılı olarak talep etti. Aksi takdirde denizaltı harbi Ekim ayından itibaren şansa terkedilmiş olacaktı. Bunun nedeni; Lorient'in bir üs olarak kullanılması sonucu olarak fazla torpido sarfedilmesi ve çalışma bakanlığı tarafından bütün gayretlerin sarfedilmesine rağmen istenen işçi adedinin verilmemesi dolayısıyle torpido tüyübü imalatının ağır gitmekte olmasındandı.

Hitler ,Büyükamiralin isteklerini dikkat nazarına alarak, meselenin halli için, harp kuvvetleri yüksek komutanlığı kurmay başkanına gerekli emri verdi.

Lorient'deki Kernevel denizaltı Komuta yerinin kendi isteklerine uygun bir duruma getirilmesine değin, harekâtı Paris'ten sevk ve idare etmek düşüncesiyle Sengwarden'e dönen Amiral Dönitz, 29 Ağustos 1940 günü Almanya'yı terk ederek Paris'de bulvar Suchet'deki geçici harp karargâhına yerleşti. Alman Deniz Kuvvetleri Başkomutanlığının Fransız Limanlarından Brest, Lorient, La Pallice, Saint-Nazaire ve Bordeaux'un kullanılması kararını alması üzerine bu bölgelere kuvvet kaydırılmasına ve konuşlandırılmasına başlandı.

Temmuz 1940 ayı ortalarında Amiral Dönitz, G-7 kısa adı ile tanımlanan yeni bir tip torpidoyu hizmete soktu. Bu torpido elektrikli bir tip torpido olup seyir süresince hava kabarcığı çıkarmadığından torpido izi görünmüyordu.

Bu safhada Amiral Dönitz'in uyguladığı taktik; gündüz süresince konvoylarla uzak mesafeden teması muhafaza etmek, diğer denizaltı gemilerini konvoy ilerleme rotası üzerinde toplamak —Bir karakol

hattı teşkil etmek — gece az süratle ve çok defa yarı dalmış durumda torpido taarruzu icra etmekti. Diğer yönden münferit ticaret gemilerine top ateşi açılması da serbestti.

6 Eylül 1940 günü Büyükamiral Raeder'in Hitler'e sunduğu faaliyet raporunda denizaltı harekâtı ile ilgili paragraf şöyledi :

«Drontheim, Lorient ve Bordeaux Üslerinin stratejik durumu; harekât imkânlarımızı fazlasıyle genişletmiş ve kolaylaştırmıştır. Şimdiki halde başlıca harekât sahamız, Manş Kanalının batı kısmı ile İskoçya'nın batı kısmıdır. Lorient ve Anavatandaki üslere istinaden yapılan denizaltı harekâtı çok kazançlı olmuştur. Elde edilen neticeler tahminlerimizin üstüne çıkmıştır.

İngiltere Adalarının etrafında bir harp sahası ilan edildiği ve şimdiye kadar yasaklanmış olan, evvelden ikaz edilmeden, bütün hedeflere taarruz edilmesine müsaade edildiği takdirde daha fazla başarıya ulaşmamız beklenmektedir.

Bugüne kadar harekâtta bulunan 61 denizaltı gemisinden 28'i veya % 46'sı kaybedilmiştir.

Atlantik'deki denizaltı harbi, İtalya denizaltılarıyle takviye edilecek olup bu nedenle Bordeaux'nun bir denizaltı üssü olarak tevsiine başlanmıştır. Bu hususta İtalyan Deniz Kuvvetleriyle tam mutabakata varılmıştır. Alman Deniz Kuvvetleri, liman bölgesi ve dış suların korunmasından ve İtalyan'ların bulunduğu bölgenin dışındaki kısmın savunmasından sorumlu olacaktır. İtalyan Deniz Kuvvetleri sadece kendi liman bölgesini, tesisatını ve havuzlarını himaye edecektir. Emir ve komuta, denizaltı filosu komutanımız Amiral Dönitz'in uhdesinde kalacaktır. Taktik ve operatif meselelerde işbirliği yapmak üzere iki tarafta irtibat subayları bulundurulacaktır.

İlk İtalyan denizaltı gemisi Bordeaux'a vasıl olmuştur. Bu anda Atlantik'de üç denizaltı ve yolda da altı gemi bulunmaktadır. Ekim ayı sonundan evvel 36 adet denizaltı Atlantik'e gönderilecektir.»

Atlantik'de denizaltı harbinin başlamasından sonraki durumu Amiral Dönitz şu şekilde ifade etmektedir :

«Eylül 1940 ayı idi. Amerika'dan gelmekte olan bir konvoyun, İngiliz Anavatan Filosu emniyet/refakat birlikleriyle randevu mevkii; Alman düşman muharebesini dinleme ve kıymetlendirme servisince dört gün evvel tespit edildi.

Bu konvoyu 19 derece 50 dakika batı boylamında dört denizaltı ile yakalamayı denedim. Kuzey Doğu istikametinde teşkil edilen karakol hattının en dıştaki gemisi tahmin edildiği gibi konvoyu tespit etti. Bu defa hava şartları işleri bozacak kadar büyüdü. Denizaltılar, sekiz kuvvetindeki rüzgâr ve şiddetli denize rağmen 10 Eylül 1940 günü beş ticaret gemisini batırmaya muvaffak oldular.»

20 Eylül 1940 günü U-47 Komutanı Yzb. Prien Kuzey Batı Afrika'dan gelmekte olan konvoylardan birini daha tespit etti ve konvoya yaklaşmakta olduğunu bildirdi. Denizaltı sevk ve idare karargâhı Prien'in temas muhafaza ettiği konvoya karşı beş denizaltıyı sevketti.

21/22 Eylül gecesi beş geminin hepsi de bu konvoyun gemilerine karşı taaruza geçti. İngiliz Amirallik Dairesinin bildirisine göre bu konvoydan onbir ticaret gemisi batırıldı. Komutan Prien'den gayri diğer gemilerin mahdut sayıda torpidoya sahip olmaları bu başarıyı tahdit etmişti.

Ekim 1940 ayı ortalarında denizaltılar tarafından daha iki konvoya başarılı hücumlar geliştirildi. Rockall Bank civarında SC-7 konvoyu U-48 denizaltısı tarafından tespit edildi. Bu bankın doğu ve kuzeyinde bulunmakta olan beş denizaltı gemisi, derhal U-48'in rapor ettiği konvoy üzerine sevk edildi. 18 Ekim 1940 sabahı denizaltılar karakol şeridini teşkil etmiş bulunuyorlardı. Artık maksat hasıl olmuştu. Düşünüldüğü ve tahmin edildiği gibi 18 Ekim öğleden sonra konvoy, karakol şeridinin içine dahil oldu. Geceleyin denizaltılar konvoya hücuma geçti ve yirmi gemi kısa zamanda batırıldı.

Alman denizaltıları; 19/20 Ekim gecesi HX-79 konvoyunu da yakalayıp sekiz gemi daha batırdılar.

Ekim 1940 ayı içindeki denizaltı hücumlarındaki başarıyı Amiral Dönitz şu şekilde ifade eder :

«1935 yılındanberi geliştirilmesine çalıştığımız denizaltı taktiği ve bu hususta eğitim için öngörülen esasların doğruluğunu en son konvoylara karşı yapılan hücumlar ispat etti. Yani; konvoy içersindeki ticaret gemisi konsantrasyonuna karşı denizaltı konsantrasyonu yapmak başarı sağladı. Bu denizaltı konsantrasyonu, birinci dünya harbinden itibaren üzerinde çalışılan muharebe sistem ve vasıtalarının geliştirilmesi sayesinde başarıldı.

Bu şekil hücumlarda olumlu netice elde etmek ancak, bu maksatla esaslı eğitim görmüş komutan ve personel muvacehesinde mümkün oldu. Eğitim ise, geniş eğitim sahalarında uzun zamana ihtiyaç gösterir. Şayet, Baltık Deniz'i düşman tesirinden uzak olarak elimizde bulunmasaydı bu eğitimi biz başaramazdık.

Yine bu taktik, gerekli sayıda denizaltının harekât sahasında mevcut bulunmasiyle icra edilebildi. Denizaltı adedi arttıkça konvoyların yakalanması o derece kolay oldu. Çok sayıda gemiyle bu şekilde hücumlar neticesinde, İngiltere'ye gelmekte olan deniz ulaştırma yollarının serbest olmayacağı iddia edilemez. Zira torpidosu biten bütün gemiler, ikmal için üslerine avdet etmek zorunda kalacaklardı. Fakat harekâta tesir eden en mühim faktör komutanların kabiliyetiydi.»

Ekim 1940 ayı sonlarına doğru denizaltı harbinin genel gelişimi şöyleydi : Fena hava şartları harekâtı güçleştirmesine rağmen düşmanın batırılan gemileri ve bunların tesirleri bilhassa memnuniyet vericiydi. Atlantik'de harekâtta bulunan İtalyan denizaltılarının başarılarının artması beklenmekteydi. Ancak İtalyan denizaltılarının Atlantik'de kullanılmasının yarattığı meseleler de henüz halledilememişti.

Alman denizaltıları tarafından Ekim 1940 ayı sonuna kadar batırılan gemi adedindeki artışın nedenini, konvoylara müşterek hücumların ve bu meyanda grup, diğer bir deyimle Kurt Sürüsü taktiği-

nin Ekim ayında tatbik edilmeye başlamasında aramak lazımdı. İngiliz Amirallik Dairesinin istatistiklerine göre, Eylül 1940 ayında batırılan gemilerin % 70'i suüstünde seyreden denizaltıların gece hücumları sayesinde kaybedildi. Zira Alman denizaltı sevk ve idare makamı, konvoyların en zayıf savunmaya gece sahip olduğunu tespit etmiş ve denizaltıların gece süresince hücum geliştirmelerini emretmişti.

Alman denizaltılarının Ekim 1940 ayı sonunda Atlantik'de elde ettikleri başarılar Kasım ayı ortalarında azaldı. Gerekli overhol ve nöbet değiştirmek bakımından bu, kaçınılmaz bir haldi. Ancak bu durumun, İtalyan denizaltılarının Kuzey Atlantik'e sevkedilmeleriyle bir miktar düzeltilmesi de düşünüldü. Fakat İtalyan denizaltılarının başarılarını, eğitim ve tecrübe noksanlıkları bulunmasından dolayı, Alman denizaltıları seviyesinde beklemek olanaksızdı.

ADMIRAL SCHEER CEP MUHAREBE GEMİSİNİN HAREKÂTI :

İngiltere'nin istilasına ilişkin «Sea Lion» harekâtı hazırlık çalışmaları devam ederken 27 Ağustos 1940 günü varılan kararlar arasında, İngiltere'nin doğu kıyılarına yapılacak gösteri çıkarması yanı sıra bazı şaşırtma tedbirlerinin de icrası yer aldı.

Bu şaşırtma tedbirleri arasında Cep muharebe gemisi Admiral Scheer'de ticaret harbi yapmak maksadiyle Atlantik'de çıkış yapacaktı. 7 Eylül 1940 günü yapılan diğer bir toplantıda da gösteriş çıkarmasını hakikiymiş gibi göstermek üzere Hipper kruvazörünün de İzlanda sularında harekât yapması öngörüldü.

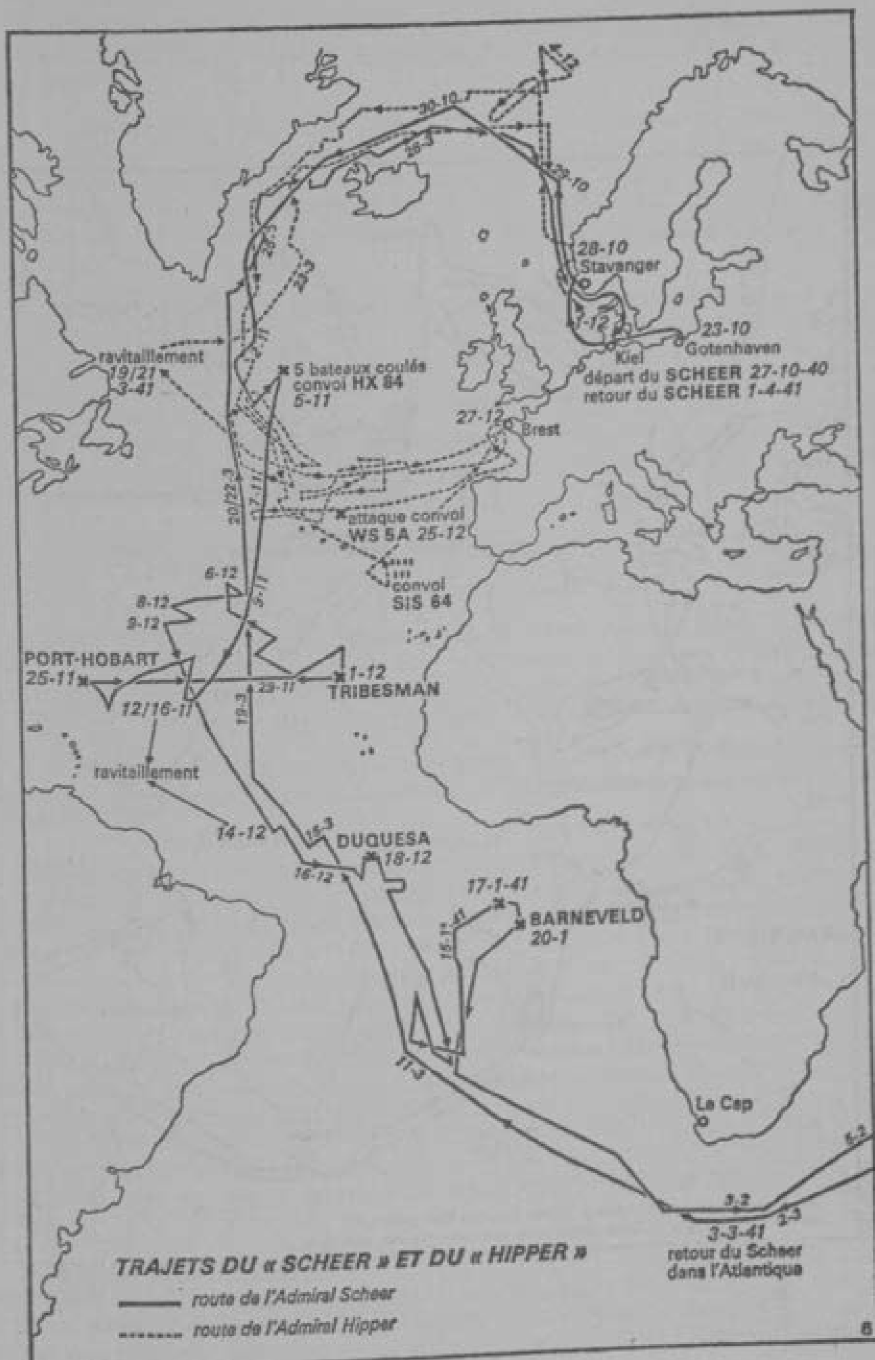
Büyükamiral Raeder, 14 Ekim 1940 günü saat 16.00'da Hitler ile yaptığı görüşmede Admiral Scheer cep muharebe gemisinin Atlantik harekâtını şöyle arzetti :

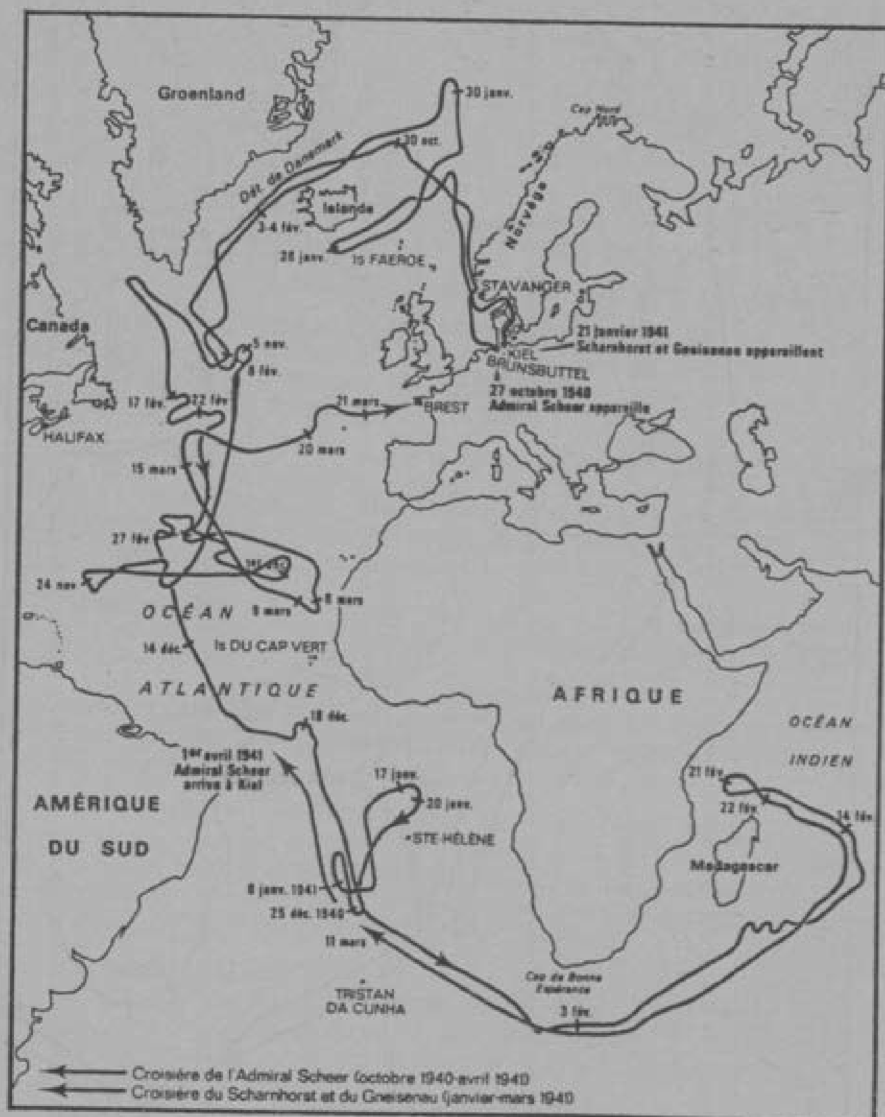
«Admiral Scheer cep muharebe gemisinin hareket tarihi, 23 Ekim 1940 ve bunun ikmal gemisi Nordmark'ın hareket tarihi de 20 Kasım 1940 olarak planlanmıştır.

Admiral Scheer; evvela Kuzey Atlantik'de deniz ulaştırmasına karşı harekât yapacaktır. Harekât Kuzey Atlantik'deki konvoy yollarına göre tasarlanmıştır. Bunların icrası düşmanın durumuna bağlı olacaktır. Deniz ulaştırmasına karşı müteâkip harekâtın, Kuzey Atlantik ve Güney Atlantik'de yapılması kararlaştırılmıştır.»

Admiral Scheer, Alb. T. Kranche komutasında 23 Ekim 1940 günü Brunsbüttel'den denize açıldı. Bir kere daha, İngilizlerin hava keşfi başarısızlığa uğradı. Gemi farkına varılmadan Norveç kıyısı boyunca kuzeye yükseldi ve kötü hava şartlarının yardımı ile Ekim ayının son günü Kuzey Atlantik'e geçti.

Admiral Scheer'in maksadı; Halifax'dan İngiltere'ye müteveccih zayıf himayeli konvoylardan birini yakalayarak imha etmekti. Bu konvoyların hareket ve süreleri hakkında az çok bilgi mevcut olmakla beraber takip ettikleri rotalar hakkında ise bilgi temin edilememişti.


28-10
Stavanger
23-10
Gotenhaven
Kiel
départ du SCHEER 27-10-40
retour du SCHEER 1-4-41
27-12
Brest
ravitaillement
19/21
3-41
5 bateaux coulés
convoi HX 84
5-11
attaque convoi
WS 5A 25-12
convoi
SIS 64
PORT-HOBART
25-11
TRIBESMAN
1-12
12/16-11
ravitaillement
14-12
DUQUESA
18-12
17-1-41
BARNEVELD
20-1
La Cap
3-3-41
retour du Scheer
dans l'Atlantique
TRAJETS DU « SCHEER » ET DU « HIPPER »
route de l'Admiral Scheer
route de l'Admiral Hipper


Groenland
30 janv.
Cap Nord
20 oct.
Dét. de Danemark
Islande
Norvège
3-4 fév.
28 janv.
Is FAEROE
STAVANGER
Canada
21 janvier 1941
Scharnhorst et Gneisenau appareillent
5 nov.
KIEL
8 fév.
BRUNSBUTTEL
27 octobre 1940
Admiral Scheer appareille
17 fév.
22 fév.
21 mars
BREST
HALIFAX
20 mars
15 mars
27 fév.
24 nov.
8 mars
OCÉAN
9 mars
14 déc.
Is DU CAP VERT
ATLANTIQUE
AFRIQUE
18 déc.
OCÉAN
INDIEN
1er avril 1941
Admiral Scheer
arrive à Kiel
17 janv.
21 fév.
AMÉRIQUE
DU SUD
20 janv.
22 fév.
14 fév.
STE HÉLÈNE
Madagascar
8 janv. 1941
25 déc. 1940
11 mars
Cap de Bonne Espérance
TRISTAN
DA CUNHA
3 fév.
Croisière de l'Admiral Scheer (octobre 1940-avril 1940)
Croisière du Scharnhorst et du Gneisenau (janvier-mars 1940)

3 Kasım 1940 günü harekât sahasına intikal eden Admiral Scheer, fena hava şartları nedeniyle keşif uçağını havalandırıp bir keşif yaptıramadı.

5 Kasım 1940 günü iyi hava şartlarından yararlanan gemi uçağını havalandırdı ve ilk temasını sağladı. Bu tek başına seyreden bir İngiliz şilebi Mopan'dı. Almanların şansına, Mopan suüstü akıncı raporunu veremeden batırıldı. Eğer şilep bu raporu verebilseydi, komutan Krancke, büyük bir ihtimalle harekâtının bir zaferle sonuçlanmasından yoksun kalacaktı.

Aynı günün gecesi Admiral Scheer, HX-84 konvoyu ile temas sağladı. Geminin keşif uçağı konvoyu 88 mil uzakta buldu. Alb. Krancke tam yolla konvoya yaklaşma emrini verdi. Saat 16.30'da konvoya mensup gemilerin dumanları ufukta görüldü. Admiral Scheer'in topları konvoyun üzerine tevcih edilirken, bir gemi konvoydan ayrılarak Alman gemisine doğru gelmeye başladı. Görünüş itibariyle bir yolcu gemisine benzeyen bu gemi, İngilizlerin 14.164 gros tonluk Jervis Bay yardımcı kruvazörüydü.

Jervis Bay komutanı Fogarty Fegen, duman perdesi tesis ederek konvoyu örtmeyi ve ileri çıkıp muharebeyi kabul ederek konvoyun dağılmasına zaman kazandırmayı doğru buldu.

Saat 16.42'de Admiral Scheer ateşe başladı. Mücadele 22 dakika sürdü. Bu süre sonunda Jervis Bay battı, ancak konvoyun dağılmasını gerektiren zaman elde edilmişti. Admiral Scheer, karanlık basıp mücadeleye son vermeden beş şilebi batırdı ve üç şilebi de hasara uğrattı.

Alman gemisinin bu başarısı, bütün İngiliz konvoy sistemini felce uğrattı. Bir hafta süreyle İngiltere limanlarına hiçbir konvoy ulaşamadı.

Komutan F. Fegen'in mesajı alındığında, Halifax'dan diğer iki konvoy yola çıkmıştı. Bu konvoylar derhal geri döndürüldü. HMS Formidable uçak gemisi, HMS Berwick ve HMS Norfolk kruvazörlerinden oluşan «K» kuvveti Freetown açıklarına, HMS Hermes uçak gemisi Sainte-Helene açıklarına, HMS Cumberland ve HMS Newcastle kruvazörleri güney Alantik'e derhal sevkedildiler. Scapa-Flow'dan HMS Nelson, HMS Rodney kruvazör ve muhripler eşliğinde Danimarka boğazına tevcih edildi. Artık bütün büyük konvoyların refakatine daha fazla sayıda harp gemisi tahsis edilecekti. Bu zaten Almanların harbin başından beri sağlamaya çalıştıkları bir durumdu. İngilizlerin serbest suüstü vurucu gruplarından çekip alacakları gemileri konvoyların refakatine vermeleri, onların hareket serbestisini kısıtladığı gibi kritik zaman ve yerde sıklet merkezi oluşturabilmelerini de güçleştirecekti.

İngiliz Amirallik Dairesi, Admiral Scheer'i yakalamak için daha önce Graf Spee'yi yakalamak üzere tertip edilen şekilde suüstü vurucu grupları teşkil ederek çeşitli bölgelere sevkettiyse de bunlar beş hafta süreyle neticesiz bir arama yaptıktan sonra tekrar eski görevlerine döndü.

Admiral Scheer, konvoya taarruz ettikten sonra Azor adalarının güney batısına indi. 12-16 Kasım günleri Nordmark gemisinden tam ikmalini müteâkip daha güneye rota verdi.

25 Kasım 1940 günü Bermuda adasının güney doğusunda Port Hobart, 1 Aralık günü de Sous le Vent adaları 50 mil güneyinde Tribesman gemilerini batırdı. Zik zak rotalarla seyirle bu bölgede bekleyen Admiral Scheer, 14 Aralık günü Ekvatorun biraz güneyinde Nordmark gemisinden yine bütünleme ikmali yaparak daha da güneye yol verdi

18 Aralık 1940 günü Sierra-Leone ile Brezilya arasındaki konvoy yolunda yiyecek yüklü İngiliz gemisi Duquesa'yı durdurdu. Bu geminin düşman akıncısının taarruzuna uğradığına dair raporu vermesine bilhassa müsaade etti. Bu Anlatik'e çıkmaya hazırlanan Admiral Hipper'in bu çıkış harekâtını kolaylaştırmak için yapılmıştı.

Bu sıralarda Büyükamiral Raeder'in Hitler'e sunduğu faaliyet raporunda Admiral Scheer cep muharebe gemisinin harekâtı şöyle açıklanıyordu :

«Admiral Scheer ile onun ikmal gemisi Nordmark, Ekim ayının son yarısında düşmana görünmeden Kuzey Denizi'ni geçerek Islanda sularında harekât yapmaya muvaffak olmuşlardır.

5/6 Kasım 1940 gecesi konvoyla temasa geçen Admiral Scheer, konvoya bir baskın hücumu yapmış, İngiliz yardımcı kruvazörü Jervis Bay dahil 85.000 ton tutarında gemi batırmıştır. Bu fevkalâde bir başarıdır ve bunun büyük stratejik etkileri olmuştur. Yine bunun, düşman üzerinde husule getirdiği tepki müşahade edilmiştir. Scapa grubu, denize açılmış, diğer suüstü vurucu grupları arama bölgelerine sevk edilmişlerdir. Düşman bütün konvoylarını daha fazla adette gemi ile himaye etme zorunda bırakılmıştır. Admiral Scheer, gerekli ikmalini yapmış olup halen Güney Atlantik'e intikal etmiştir. Düşmanın anavatan sularından çekilmesi ve kuvvetlerini dağıtmış olması Kuzey Atlantik'de bizim yeni suüstü akıncıları ile bir harekâta girişmemizi kolaylaştırmıştır.»

İngiliz şilebi Duquesa'yı refakate alan Admiral Scheer, 1940'ın Noel günü, akıncı şilep Thor ve diğer iki Alman ikmal gemisi ile 25 derece 00 dakika güne, 13 derece 00 dakika batı boylamında yeni yılı kutlarken bütünleme ıkmallerini yaptılar. Duquesa'nın bütün malzemesi alındı ve hemen batırıldı.

Admiral Scheer, 1941 yılının Ocak ayında Hind okyanusuna geçmek üzere Ümit Burnu istikametine yol verdiyse de tekrar kuzeye döndü ve Afrika sahillerine yakın 17 Ocak 1941 günü bir Hollanda tankerini durdurdu. Tanker dolu idi. Bu tankeri zaptederek, Bordeaux'a gönderdi. 20 Ocak günkü kurbanı yine Hollanda bandıralı Barneveld gemisiydi. Bu gemi batırıldı ve Admiral Scheer Ümit Burnu'na yol verdi. Şubat 1940 ayının ilk günleri Ümit Burnu'nu döndü. Yeni bir gemi bulamadan bir hafta seyreden Alman akıncı gemisi, Madagaskar ile Afrika kıtası arasındaki Mozambik kanalına kadar yükseldi.

20 ve 21 Şubat günleri üç şilep daha batıran Alb. Krancke, son batırdığı şilebin düşman temas raporu vermesine engel olamadı.

Bu sıralarda Hind Okyanusunda bir uçak gemisi, altı ağır kruvazör ve dört hafif kruvazörden oluşturulmuş bir İngiliz suüstü vurucu grubu görev yapmaktaydı. Grupdan ayrılan bir birlik, alınan temas raporu üzerine derhal sevkedildi.

Keşfedildiğini anlayan Alb. Krancke daha fazla ticaret harbine devam etmedi ve hemen güney Atlantik'e rota verdi. Bu karar ve hareket tarzı, gemi komutanını ona müteşekkir olan Hitler'den şövalya haçını almaya götürüyordu.

Admiral Scheer don serece dirayetli, bilgili, soğukkanlı ve otoriter komutanını sevk ve idaresinde artık anavatana dönüyordu.

11 Mart 1941 günü denizde motorlarının overolünü tamamlayıp, radar arızasını gideren ve sualtı kaynağı yapan gemi Nordmark ile son randevusunu müteâkip 22 Mart 1941'de Halifax hattının tehlikeli bölgesine girdi. Bu bölgede Scharnhorst ile Gneisenau yeni bir operasyon icra ettiklerinden İngiliz harp gemileri ile dolu olması gerekliydi. Ancak İngiliz suüstü vurucu grupları hâlâ her iki Alman gemisini aramakla meşguldüler ve diğer bölgelere kaymışlardı.

Yine fena hava şartlarından yararlanan Admiral Scheer hiç görünmeden 30 Mart 1941 günü Bergen limanına demir attı. Son beş ayda geminin hiç kullanılmamış tek teçhizatı bu demirdi. Daha sonra güneye seyrederek 1 Nisan 1941 günü Kiel limanına girdi.

Admiral Scheer'in bu herekâtı 147 gün sürdü. Bu gemi, sonradan kendisine bir denizaltı gemisi vasıtasiyle gönderilen bir radar yedek parçasından başka hiçbir şeye ihtiyaç göstermeksizin bu zaman zarfında her türlü ihtiyacı kendi personeli tarafından karşılanmak üzere denizde dolaştı. Geminin bütün lojistik desteği açık denizdeki ikmal gemileri tarafından yapıldı ve akıncı gemilerle de irtibatta bulundu. Bütün bu buluşmalar, şayanı hayret bir serbesti ile yapılan telsiz muharebesi vasıtasiyle sağlandı. İkmal esnasında stop etmek, normal seyirlerinde iktisadi sürat kullanmak ve taarruzlarını yüksek süratle yapmak üzere gemi 147 günlük harekâtı esnasında 49.419 mil seyir yaptı.

MANŞ KANALINDA MUHRİP MUHAREBESİ :

29 Kasım 1940 günü Alb. Lord Louis Mountbatten komutasında beş muhripten oluşan bir İngiliz kuvveti İngiltere'nin güney batısındaki Strat Point ile Lands End burunları arasında karakol görevinde bulunuyordu. Karakoldan maksat; Bu sularda zaman zaman İngiliz deniz ulaştırmasına taarruz eden Alman hafif suüstü kuvvetlerini yakalayarak imha etmekti.

Sabaha karşı saat 04.00'e doğru filotilla, karakol hattının batı nihayetine yaklaştığı sırada doğu istikametinde oldukça uzak mesafeden top alevleri görüldü. Komodor gemilerini derhal o istikamete dön-

dürüp 30 mil sürat emretti. 15 dakika sonra top alevleri görünmez oldu. Durum muhakemesi yapan komodor, bir İngiliz gemisine ateş açan düşmanın, hücumunu tamamladıktan sonra üssüne dönmekte olduğunu, buna nazaran da düşmanı önlemek veya mümkün olduğu taktirde düşman ile Üs'sü arasına girmeye karar verdi.

135 rotasına ilerleyen filotilla 05.04'de poyraz istikametinden yeniden top alevleri görünce derhal 045 dereceye ve 090 hat kerterizinde seyre geçti. Bu hat kerterizinden maksat; komodor düşman kerterizinin yıldız'a doğru değişeceğini beklediğinden düşman göründüğü zaman muhriplerini düşman kerterizine dik bir hat üzerinde bulundurmak istemesi idi.

Saat 05.27'de yıldız istikametinde yanmakta olan bir geminin alevleri görününce; komodor Mountbatten, savaş harekât merkezindeki durum plotu bilgilerine dayanarak düşmanın lodos rotasına seyretmek ihtimali olduğunu kabul etti ve yine düşmanı önlemek maksadiyle bu defa rotayı 340 dereceye alarak esas borda hattı emretti. Kısa bir süre sonra gemiler yekdiğerine nazaran olan nispî kerterizlerini muhafaza ederek rota 310 dereceye tebdil edildi.

Çok kısa bir müddet sonra 340 derece istikametinde beş adet geminin mevcut olduğu tespit edildi. Bunlar Almanların Karl Calster sınıfı üç ve Maas sınıfı iki muhribiydi.

Bu anda komodor Mountbatten'ın düşman gemilerine karşı topçu muharebesi mi, yoksa torpido hücumu mu yapacağı hakkında karar vermesi gerekliydi. Düşmanın rehber gemisinin kerterizi pruvaya doğru değişmekte olduğundan eğer torpido hücumu yapacak ise filotillanın iskeleye gelmesi gerekliydi. Ama bu taktirde muharebenin başlaması gecikecek ve belki de Alman muhriplerine kaçma olanağı yaratılmış olunacaktı. Aynı rotayı tâkip ederek düşmana yaklaştığı taktirde hem filotilla muharebe nizamını kısa zamanda alabilecek ve hem de topçu muharebesi zaman kaybedilmeden başlayabilecekti.

İkinci hareket tarzını uygulamaya karar veren komodor aynı istikamette yaklaşmaya başladı. Bu istikamette yaklaşmanın bazı sakıncaları vardı. Mesafe kısaldıkça İngiliz muhrip filotillası düşmanın gerisine sarkacağından torpido hücumu bakımından arzu edilmeyen bir durumda kalacaktı. Diğer yönden komodor; kendi gemilerinin ateş kavislerini açmak üzere iskeleye döndüğü zaman düşmana müsait bir torpido hedefi olacaktı. İşte bu tehlikeyi de azaltmak maksadiyle düşmanı tam pruvasında bulundurduğu taktirde ise top ateşinin pek etkisi olmayacaktı.

05.43'e kadar 310 derece rotaya devam eden İngiliz filotillası hemen iskeleye dokuz onluk bir dönüş yaparak 220 dereceye geldi ve esas pruva hattına geçti. Fakat İngilizler, Alman muhriplerinin gerisinde kalmıştı ve aralarındaki mesafe 1000 yardaya kadar düştüğünden her iki taraf da ateşe başlamıştı.

Sancak gemisi HMS Javalın ikinci salvoyu attıktan sonra iskeleye dönerken biri baştan, diğeri kıçtan olmak üzere iki torpido isabeti

aldı. İskeleye dönmekte olan hattaki ikinci gemi HMS Jubiter torpidolarını attı ise de isabet ettiremedi. Diğer İngiliz muhripleri, düşmanın çok kıç tarafında kaldıklarından torpido atışı için durumları müsait değildi. Biraz sonra Alman muhripleri kesif bir sis perdesi altında gözden kayboldu. İngiliz muhripleri Almanları Ushant civarına kadar takip ettilerse de temas sağlayamadı.

Bu muharebede Alb. Mountbatten'in filotillasının gece muharebeleri için eğitiminin pek yeterli olmadığı anlaşıldı. İngilizler torpido atışı bakımından elverişsiz bir mevki almakla daha başta hatalıydılar.

Sancak gemisinin torpido isabeti almasını müteâkip İngiliz filotillası uzun süre emir ve komutadan yoksun kaldı. HMS Kashmir komutanı emir ve komutayı deruhte etmede oldukça geç davrandı. Bu muharebede Almanların dumansız barut kullandıkları tespit edildi. İngiliz komodorunun mahiyeti belli olmayan bir düşmana yaklaşmakta azami sürati emretmesi maruz görülebilirse de düşmana pruvasından biraz açıkta bir mevkiden yaklaşması doğru olurdu. Bu şekilde yaklaşması ona torpido hücumu için müsait bir mevki kazanmak imkânını verecek, diğer yönden daha alçak süratle seyrederek ve düşmana baskın yapma ihtimalini arttıracaktı.

ADMIRAL HİPPER AĞIR KRUVAZÖRÜNÜN HAREKÂTI :

Admiral Hipper ağır kruvazörü Atlantik İngiliz deniz ulaştırmasına taarruz etmek maksadiyle; 30 Kasım 1940 günü Brunsbüttel'den denize açıldı. Norveç kıyıları boyunca tespit edilmeden kuzeye yükseldi. İngiliz hava karakollarının havalanamıyacağı sisli bir havada Danimarka boğazından 6 Arlık 1940 günü Atlantik'e çıktı.

Admiral Scheer'in aksine Hipper'e tek başına seyreden gemilere değil, konvoylara taarruz emri verilmişti. Batı Atlantik'de sonuç alamayan Admiral Hipper, batı Afrika deniz ulaştırma yolunda harekât yapmak maksadiyle doğuya döndü.

Noel gününün arifesinde Finisterre burnunun 700 mil batısında yirmi gemiden oluşmuş WS-5 A konvoyu ile karşılaştı.

Gece konvoyla teması muhafaza eden Admiral Hipper Noel günü şafağında hücum seyrine geçti.

Ancak konvoy HMS Berwick, HMS Bonaventure, HMS Dunedin kruvazörleriyle HMS Furious uçak gemisi tarafından himaye edilmekteydi.

Danimarka boğazından geçerken makinelerindeki arızayı bildirdiğinde kendisine; «Bu durumda sadece ticaret gemilerine hücum ediniz, düşman deniz kuvvetleri ile bir suüstü muharebesine angaje olmayınız.» emri verildiğinden Admiral Hipper komutanı oldukça çekingendi.

Konvoy himaye kuvvetleriyle kısa süreli bir topçu muharebesine girişen Admiral Hipper, derhal teması kesip kuzey rotasına döndü. İngiliz ablukasını kolaylıkla yaran gemi 27 Aralık 1940 günü Brest limanına girdi.

KISIM — IV

1941 YILI DENİZ HAREKÂTI

1941 YILI BAŞINDA ALMANYA'NIN YENİ HAREKÂT PLANLARI :

1940 yılı sonlarına doğru ve 1941 başlarında, Alman Yüksek Sevk ve İdare Makamlığınca dört harekât planlanıyordu. İngiltere'nin istilası tehir edilmiş olmakla beraber ,bu harekâtlardan üçü İngiltere'nin durumu ve deniz ulaştırma yollarının kesilmesine ilişkin olup dördüncüsü de Rusya'nın istilasıyle ilgiliydi.

Birinci harekâtın hedefi; İngiltere'yi Akdeniz'den çıkarmaktı. «Felix» adı verilen bu harekâttan niyet; Gibralta'yı zaptetmek, Gibralta Boğazını kapamak, Kanarya Adaları ve Yeşilburun Adalarını zaptetmek ve Atlantik kıyısındaki İspanya Limanlarını serbestçe kullanmak imkânı kazanmaktı.

Bu plânın icrası için İspanya'nın desteği gerekliydi. Hitler, 1940 yılı sonunda, ciddi bir vaatte bulunmuş olmamasına rağmen İspanya diktatörü Franco'nun muhtemelen yardım edeceğini umuyordu.

İkinci harekât Attila; Fransa'nın geri kalan kısımlarının işgaliydi. Bu bir yandan Hitler'in Vichy Hükümetiyle yaptığı görüşmeleri desteklemek ve bir yandan da tasarlanmış olan Gibralta İşgalinin kolaylaşması bakımından gerekliydi. Gibralta'nın işgali, Fransa topraklarından büyük ölçüde kuvvet naklini ve daha önemli olarak da Fransız Donanmasının kaçırılmasına mani olmayı icabettiriyordu.

Hitler stratejik olarak kıymetli tümenlerini Fransa'da bağlamak istemediğinden, ve ayni zamanda Gibralta'nın ikmal yollarını kesebilecek veya yakında başlayacağı doğu harekâtında gerisini tehdit edebilecek tehlikeli kuvvetlere karşı büyük kuvvetler ayıramayacağından, Vichy ile olan ilişkilerinde ağır hareket ediyordu.

Üçüncü harekât Marita; Yugoslavya ve Yunanistan'ın işgaliydi. Bu harekât öncelikle İtalyanlara yardım ve İngiliz Kuvvetlerini Akdeniz'den atmak için planlanmıştı. Bu harekâtın ikinci maksadı da, Rusya'yı istila eden kuvvetlerin güney yanını emniyete almak, hayati bir önemi haiz olan Romanya petrol bölgelerini himaye etmekti.

Hitler ,12 Kasım 1940 günü Başkomutanlıklara verdiği talimatla niyetlerini aşağıdaki şekilde bildirdi :

«FÜHRER VE HARP KUVVETLERİ
BAŞKOMUTANI

Führer Karargâhı,
12 Kasım 1940

ÇOK GİZLİ

TALİMAT NO: 18

Önümüzdeki harp harekâtının icrası için başkomutanlar tarafından aşağıdaki esaslar dahilinde hazırlık tedbirleri alınacaktır :

FRANSA İLE İLİŞKİLER : Fransa'ya karşı siyasetimin hedefi; bütün kuvvetimizle bu memleketle birlikte İngiltere'ye karşı harbe devam etmeye çalışmaktır. Fransa bu maksat için «Gayri Muharip» bir devlet rolünü oynayacaktır. Kendi ülkelerinde, bilhassa Afrika kolonilerinde, harp tedbirleri almasına müsaade edilecek ve gerektiğinde kendi savunmalarını sağlayacaklardır. Fransızların en önemli ödevi, Afrika kolonilerinin İngiltere ve General de Gaulle'cülere karşı tedafüi ve taarruzi emniyetini sağlamaktır...

Dışişleri Bakanlığı, şimdilik, Başkomutanlıklarla birlikte sadece Fransa ile yapılan görüşmeleri idare edecek ve bunu benim Mareşal Petain'le görüşmem takip edecektir. Halen mütareke komisyonunun meşgul olduğu meseleler bu görüşmelerde ele alınmayacaktır. Müteakip talimat bu görüşme sonunda verilecektir.

İSPANYA VE PORTEKİZ : İspanya'nın bir an evvel harbe girmesi için politik hususlara önem verilecektir. Almanya'nın İbarik Yarımadasına müdahale etmesinden maksat (Felix Harekâtı) İngiliz'leri Akdeniz'den atmaktır. Bunun için; Gibralta zaptedilecek ve Boğaz kapanacak İngiltere'nin İbarik Yarımadası veya Atlantik Adalarının diğer yerlerinde kalmasına mani olunacaktır...

Gibralta'nın işgalinden sonra, İngiltere'ye karşı yapılacak deniz harbi bakımından Atlantik Adaları (Başta Kanarya ve Yeşilburun Adaları) pek fazla önem kazanmaktadır.

Deniz ve hava kuvvetleri başkomutanları Kanarya Adalarındaki İspanya savunmasını takviye ve Yeşilburun Adalarının işgal imkânlarını ve şekillerini inceleyeceklerdir. Keza; Madeire ve Azore'ların işgali hususlarını da istiyorum. Bu inceleme sonuçları en kısa zamanda bana verilecektir.

MISIR'A KARŞI İTALYAN TAARRUZU : Harp kuvvetleri sınıfları, Kuzey Afrika Bölgesine yapılacak müdahale için aşağıdaki hazırlıkları yapacaklardır :

Kara Kuvvetleri : ....

Deniz Kuvvetleri : Libya ve Kuzey Batı Afrika'ya kıta nakletmek üzere, Alman ticaret gemilerinin İtalya Limanlarında nakliye gemisi olarak hazırlanmasını sağlayacaktır.

BALKANLAR : Kara kuvvetleri başkomutanı lüzumu halinde, Bulgaristan üzerinden yapılacak harekâtla Yunanistan'ı işgal etmek ve bu suretle özellikle Romanya petrol sahasını tehdit edecek İngiliz hava üsleri olmak üzere, Alman Hava Kuvvetlerinin Doğu Akdeniz'deki hedeflerine taarruz edebilmesi için bir üs tesisi bakımından gerekli hazırlıkları yapacaktır...

RUSYA : Rusya'nın durumunu tayin etmek üzere yakında siyasi bir konferans toplanacaktır. Ayni zamanda, bu konferansın neticesi ne olursa olsun, doğu savaşı için hazırlıklar yapılacaktır.

BAŞKOMUTANLARA TALİMAT : Başkomutanların, bu talimatta yer alan hususlar hakkında rapor vermelerini isterim. İcra metotları ve münferit faaliyetlere dair işbirliği hakkındaki emirleri bundan sonra vereceğim.

Adolf HİTLER»

Başkomutanlar, niyetinin muhakkak olduğuna emin oldukları halde, Hitler Rusya İstilası hakkında henüz kati kararını vermemişti. Yukarıdaki talimatta sözü geçen siyasi görüşmeleri yapmak üzere, Molotov 16 Aralıkta Berlin'i ziyaret etti.

Bu görüşmede açıkça başarılı neticeler alınmış olmasına rağmen Hitler ve yanındakiler Rusya İstilasına dair ön planlarını hazırlamaya devam ettiler.

Bu sırada İngiltere'ye karşı harp azimle devam ettirildi ve «Felix» Harekâtı hazırlıkları süratle ilerledi. Detaylar ve zaman cetveli hazırlandıysa da henüz Franco'nun işbirliği belli olmadığı için, harekâtın bilfiil başlangıç tarihi açık bırakıldı.

«Felix» Harekâtında Alman Donanmasının ödevi; zaptedildikten sonra Gibralta ve Boğazın savunma ve kontrolü, Kanarya Adalarının istila ve savunmasına yardım etmek ve Vigo, Ferrol, Cadiz ve Malaga Limanlarının işgaliydi.

Bütün gayretlere rağmen siyasi durum Hitler'in umduğu gibi gelişmedi ve 11 Aralık 1940 günü Harp Kuvvetleri Başkomutanlığınca :

«Gerekli politik şartlar sağlanmadıkça «Felix» Harekâtı icra edilmeyecektir. Halen ilerlemekte olan incelemeler tamamen bitirilecektir. Niyet edilen diğer hususlar yapılmayacak; başlanmış olan hazırlıklar geri bırakılacaktır.

İspanya kıyıları ve adalarının takviyesi maksadiyle gönderilecek bataryalar İspanya Hükümetine devredilmeyecektir.» emri yayınlandı.

Henüz büyük ölçüde Alman yardımı yapılmış olmamakla beraber, Hitler, Avrupa güney sularının emniyete alınması için mutlak suretle tedbirler alınmasına ve imkân olursa İngilizlerin Akdeniz'den atılmasına karar verdi. Akdeniz'deki askerî harekâttan başka, en büyük tehlike Fransızların baş kaldırması idi. Hitler, mahirane bir politik faaliyetle Fransızları rahat durduracağını ümit etmekle beraber, Vichy'e karşı askerî bir harekât hazırlanmasını gerekli gördü. 10 Aralık 1940 günü aşağıdaki talimatı yayınladı :

«FÜHRER VE HARP KUVVETLERİ BAŞKOMUTANI

Führer Karargâhı
10 Aralık 1940

ÇOK GİZLİ

TALİMAT NO : 19
Attila Harekâtı

1. Halen General Weygand'ın emri altında bulunan Fransız Kolonisinde bir ayaklanma başgösterecek olursa, henüz işgal altında olmayan Fransa topraklarının süratle işgal edilmesi için gerekli hazırlıklar yapılacaktır. Ayni zamanda, Fransız Anavatan Filosu ve Fransız Meydanlarında bulunan hava kuvvetlerinin emniyete alınması veya hiç olmazsa düşman tarafına geçmemeleri gerekecektir.

Askerî ve siyasî menfaatler bakımından Fransızları alarme etmemek için hazırlıklar kamufle edilecektir.

2. Fırsat zuhur ettiği takdirde giriş motorize gruplarla yapılacak, bunlar için yeterli miktarda hava himayesi sağlanacak...

3. Fransız Filosunun denize açılıp düşman tarafına geçmesine mani olmak için, demir yerleri, gemilerin durumu, teslim olma imkânları, her gemi için teker teker olmak üzere incelenecek ve devamlı tedbirler alınacaktır.

Deniz Kuvvetleri Başkomutanlığı, Dışişleri Bakanlığı Haberalma Dairesiyle işbirliği yaparak, mütareke komisyonunun üzerinde meşgul olduğu imkânlardan faydalanmak üzere tertipler alacaktır.

İlerleyen kara kuvvetleriyle işbirliği yapmak suretiyle Fransız Filosunun en iyi ne suretle ele geçirileceği hususu, deniz ve hava kuvvetleri başkomutanlıkları tarafından incelenecektir. Bu meselede bilhassa; liman methallerinin bloklanması, havadan indirme harekâtı, sabotajlar, denizaltı ve uçaklarla denize açılan gemilere taarruz, incelenecektir.

Mütareke şartlarına nazaran Fransız Donanmasından hangi gemilerin alınacağına, deniz kuvvetleri başkomutanı karar verecektir. Bu hususta icra şeklinin kararı tarafımdan verilecektir. Verilen emirlerin hilafına olarak, Fransa Silahlı Kuvvetleri mukavemet gösterir ve deniz kuvvetlerinin bir kısmı denize açılırsa, evvela hücum emirleri verilecektir...

«Attila» Harekâtına ait hazırlıklar çok gizli tutulacak, harbe niyet edildiği veya hazırlıkların başladığı hakkında İtalyanlar hiçbir şey öğrenmeyeceklerdir.

Adolf HİTLER»

Hitler'in Rusya İstilası hakkındaki emri Barbarossa; 18 Aralık 1940 günü neşredildi. Hitler, en az 1940 yılı ortalarından beri bu harekâtı düşünmüş olmasından şüphe edilemeyeceğinden, başkomutanlar bu emri aldıkları zaman hiç de hayret etmediler.

Büyükamiral Raeder 1944'de Alman deniz tarihçilerine verdiği özel bir muhtırada «Hitler'in daha 1937'de Rusya'yı hiç olmazsa bir Baltık Devleti olmaktan çıkarmaya karar vermiş olduğu» fikrinde olduğunu bildirmiştir. 1939 Paktı, tamamen o zamanki politik durumu kurtarmak için yapılmıştı.

Barbarossa Harekâtı ile ilgili talimat çıkarılmadan evvel, mesai arkadaşları Hitler'i bu tehlikeli adımı atmaktan caydırmaya çok uğraştılarsa da, bir kere emir verildikten sonra daha fazla münakaşaya imkân kalmadı ve derhal gizli olarak hazırlıklar başladı.

Barbarossa hazırlıkları, İngiltere'ye müteveccihmiş gibi gösterilerek kamufle edildi. Doğu Hududuna doğru yapılan kıta kaydırmaları, Almanya'nın batıdaki hakiki taarruz niyetini örtmek için bir şaşırtma olarak gösterildi. Ve baharda İngiltere'nin istila edileceği hakkındaki genel şayialar artırılarak iki tarafa da blöf yapıldı.

SCHARNHORST ve GNEİSENAU GEMİLERİNİN HAREKÂTI :

Her iki muharebe kruvazörü filo komutanı Amiral Gunther Lütjens yönetiminde 23 Ocak 1941'de Kiel'den denize açıldı. Ancak İngiliz'ler bu harekât ile ilgili istihbaratı zamanında elde etmiş olduklarından hazırlıklarını yapmış ve iki kruvazörlerini önleme görevine tevcih etmişlerdi.

2 Aralık 1940 günü Amiral Forbes yerine İngiliz Anavatan Filosu Başkomutanlığına Amiral Sir John Tovey getirilmiş ve kendisi İngiliz Amirallik Dairesince de uyarılmıştı. Amiral Tovey, derhal Kuzey Denizi ile Atlantik arasındaki Islanda-Faeroes Geçidini kontrol altına aldı.

Her iki Alman kruvazörü Büyük Belt Boğazından geçerken tespit edilmiş ve İngiliz Anavatan Filosu da denize çıkmış ve hazırlıklarını tamamlamıştı.

Fena hava şartları sayesinde İngiliz keşif ve karakol uçaklarınca tespit edilemeyen Scharnhorst ve Gneisenau taciz edilmeden Danimarka Boğazına kadar geldiler. 28 Ocak 1941 sabahı amiral Tovey komutasındaki İngiliz Anavatan Filosunun ileri sürdüğü HMS Naiat kruvazörü tarafından İslanda-Faeroes Geçidine girerken görülen iki Alman gemisi bu durumda; HMS Nelson, HMS Rodney muharebe gemileriyle HMS Repulse muharebe kruvazöründen oluşan İngiliz Birliği ile muharebe etmek zorunda kalacaktı.

Fakat burada Alman radarları üstün geldi ve Amiral Lütjens durumu radarda hemen kıymetlendirip, üstün bir kuvvetle karşılaşacağı kararına vararak derhal geriye döndü. HMS Nalat kruvazörü teması muhafaza için takibe başladı ise de fena görüş şartları nedeniyle teması kısa bir süre sonra kaybetti. HMS Renown muharebe gemisi ile birlikte muhrip filotillası da sahaya geldiyse de Alman gemileri doğu istikametinde süratle uzaklaşmış olduklarından tekrar temas kurulamadı. 30 Ocak 1941 tarihinde iki Alman muharebe kruvazörü İslanda'nın kuzeyinde Norveç'e ait Jan Mayen Adası civarında akaryakıt ikmallerini yapıp, büyük bir Aysberg'in gerisinde maskelenerek 3 Şubat 1941 günü Danimarka Boğazını geçtiler. Scapa Flow'a istinaden yapılan hava keşif raporu her iki Alman gemisinin üslerine avdet ettiklerini bildirdiğinden, İngiliz Anavatan Filosunca alınan önlemler gevşetildi.

8 Şubat 1941 günü Alman gemileri Halifax'dan gelmekte olan bir konvoy ile temasa geçti. Konvoya taarruza hazırlanan Amiral Lütjens bu konvoyun HMS Ramilles muharebe gemisi himayesinde bulunduğunu farkedince bu tasavvurundan vazgeçip batıya döndü.

22 Şubat 1941 günü Scharnhorst ve Gneisenau; Newfoundland Adası St. Jones mevkiinin 500 mil açığında bir konvoydan hemen ayrılmış beş şilebi tespit ederek hemen hücuma geçti. 25.784 ton tutarında beş şilep batırıldı, ancak şileplerden biri düşman temas raporunu vermeye muvaffak oldu.

Böylece İngiliz Amiralik Dairesi her iki Alman gemisinin Batı Atlantik'de olduklarını öğrendi. Tespit edildiğini kabul eden Amiral Lutjens daha bu sularda beklemenin faydasız ve riskli olduğunu düşünerek 26 ve 28 Şubat günleri Atlantik ortasında ikmalini tamamlayıp Batı Afrika deniz ulaştırmasını vurmak üzere doğuya döndü.

7Mart 1941 günü Batı Afrika sularında Yeşilburun'un 350 mil açığında SL-67 Konvoyunu bulan Alman gemileri, bu konvoyun HMS Malaya muharebe gemisi ve muhripler refaketinde seyrettiğini anlayınca hiçbir çatışmaya girmeden geri çekildi. Bu geri çekilişin diğer bir nedeni de 54 gemiden oluşmuş SL-67 Konvoyunun üç Alman denizaltısının harekât sahasına girmesiydi. Alman denizaltıları bu konvoydan beş şilebi batırdı.

Herhangi bir suüstü muharebesinden kaçınmasına ilişkin emir almış bulunan amiral, yeniden Halifax-İngiltere yolu üzerindeki deniz ulaştırmasını vurmak üzere Kuzey Atlantik'e rota verdi. Ingiliz Anavatan Filosundan HMS Rodney, HMS Nelson ve HMS George-V denize çıkmış, her iki Alman muharebe kruvazörünü aramaya başlamış ise de Amiral Lütjens bu harekât sonunda Brest'e döneceğinden oldukça güneyde kalmayı tercih etti. Böylece, hem İngiliz kuvvetlerinden kurtulmuş ve hem de dönüşünü emniyet altına almıştı. 15 ve 16 Mart 1941 günleri Scharnhorst ve Gneisenau İngiltere'den ayrılan konvoylardan dağılmış gemileri buldu. 82.000 ton tutarında oniki gemi batırıldı. Atlantik'deki bütün İngiliz Deniz Kuvvetleri bu bölgeye sevkedildi ise de hiçbir netice alamadılar. Amiral Lütjens aldığı emir gereğince artık

geriye dönüyor ve bu dönüşü sırasında da Hipper'in dönüşünü maskelemek ve üzerindeki baskıyı kaldırmak görevini de üstleniyordu.

Son derece güzel ve başarılı bir taktik uygulayan Amiral Lütjens son zaferini kazanarak iki gemisi ile 22 Mart 1941 sabahı Brest'e girdi. Amiral Lütjens, Alman Deniz Kuvvetlerinin yetiştirdiği en yetenekli suüstü filosu komutanı olduğunu bu seferinde bütün dünyaya kabul ettirdi.

1941 YILINDA ATLANTİK'DE ALMAN DENİZALTI HAREKÂTI :

1941 yılı başlarında yeni tip Alman denizaltıları hizmete girdi. Bu denizaltılar, hafif ve tadil edilmiş klasik denizaltı tipindeydiler. 500 tonluk denizaltılarda beş adet torpido kovanı mevcut olup ondört torpido taşıyabiliyor ve 10 mil süratle 1100 mil seyir siasına sahip bulunuyordu. 800 tonluk denizaltılar sekiz torpido kovanı ile yirmi dört torpido taşıyabiliyordu. 10 mil süratle seyir siaları da 1500 mildi.

1941 yılı başlangıcında, Atlantik'de 500 ve 800 tonluk Alman denizaltılarına tahsis edilen bölgenin güneyinde faaliyette bulunmak üzere İtalyanların okyanus tipi denizaltıları Bordeaux Limanına geldi.

Ocak ve Şubat 1941 aylarında fena giden hava şartları nedeniyle denizaltıların deniz ulaştırmasına yaptıkları taarruzlar sonucu batırılan gemi tonajında azalma oldu.

Deniz Kuvvetleri Başkomutanı Büyükamiral Raeder, Hitler ile 4 Şubat 1941 günü yaptığı görüşmede denizaltı harekâtı ile ilgili özet bilgi sundu ve :

«Denizaltı gemilerinin büyük başarı sağlayamamaları, özellikle gemi adedinin azlığı, sonra da havaların fena oluşundandır. Pek yakında denizaltı faaliyetimizin artması beklenebilir. Baltık Denizindeki don olayı nedeniyle denizaltı eğitimi geçici olarak durdurulmuştur. 21 adet denizaltı gemisi önümüzdeki birkaç hafta içinde harekâta hazır olacaklardır.

Baltık Denizindeki don olayı, bütün gemilerin harekâtını son derece güçleştirmektedir. Belt'ler seyrüsefere kapalı bulunmaktadır.

Barbarossa Harekâtını desteklemek maksadiyle; İngiltere'ye karşı deniz ve hava harekâtı şiddetlendirilmelidir. Harekâta iştirak edebilecek denizaltı gemilerinin azlığı ve hava durumundan ötürü, halen, yalnız denizaltı harekâtıyle, İngiltere'ye malzeme akışına etkili bir şekilde darbe vurabilmek durumunda değiliz. Bu nedenle, hava kuvvetleri en çok etki yaratabileceği yerlerde yapabileceği taarruzlarla İngiltere'ye darbe indirmeye teşebbüs etmelidir. Bu taarruzlar, belli başlı ithalat limanlarına ve başta gemi tezgâhları olmak üzere, deniz üslerindeki tesislere yapılmalı ve bu tesisler uzun zaman kullanılmayacak şekilde hasara uğratılmalıdır.» diyerek içinde bulunulan durumu arzetti.

İki gün evvel yapılan görüşmelerin bir sonucu olarak Hitler; 6 Şubat 1941 günü İngiltere'ye karşı Harp hakkında bir talimat yayınladı:

«FÜHRER VE HARP KUVVETLERİ BAŞKOMUTANI

ÇOK GİZLİ

Berlin, 6 Şubat 1941

TALİMAT NO : 23

KONU : İngiltere'ye Karşı Yapılacak Ekonomik Harbin İcrası Hakkında Ana Prensipler.

....

Bütün bundan evvelki düşüncelerimizin aksine olarak, İngiliz harp ekonomisine vurulan en ağır darbe, deniz ve hava harbinin bir neticesi olarak, batırılan ticaret gemisi fazlalığı olmuştur. Bu etki, stok edilmiş büyük ölçüde malzeme ile birlikte, liman tesislerinin tahribi ve aynı zamanda gemilerin konvoy halinde seyrettirmeye mecbur etmekle verdirilen kısıtlamalardan dolayı İngilizlerin hareket serbestisini yok etmiştir.

Bu yıl içinde denizaltı gemilerimizin harekâtı şiddetlendirildiği zaman ,harp gayretlerimizden dolayı etkinin çok daha fazla artacağı beklenmektedir. Bu çok geçmeden İngiltere'nin mukavemetini tüketecektir...

Bu bakımdan, müstakbel harp gayretlerimizin hedefi; deniz ve hava kuvvetlerinin bütün olanaklarını düşmanın denizaşırı nakliyatı üzerine teksif ve aynı zamanda İngiliz uçak imalatını azaltmak ve her nerede mümkün olursa uçak silah endüstrisine azami hasar verdirmek olmalıdır...

Adolf Hitler»

Bu direktif üzerine hava kuvvetleri taarruzları İngiliz Limanları ve ticaret gemileri üzerine teksif edildi ve denizaltı harekâtı şiddetlendirildi.

Şubat-Mart 1941 aylarında, Alman Donanması da aktif bir şekilde kullanıldı. Yardımcı kruvazörler, denizaltılar ve ağır suüstü gemileri, İngiltere Adalarını abluka etmek gayretiyle, İngiliz deniz ulaştırmasına karşı mücadeleyi sürdürdü.

Mart 1941 ayında 12 denizaltı gemisi daima denizde bulundu ve sistemli bir şekilde yeni metodu Rudel Taktik uyguladı. Bu taktiğin uygulanabilmesi için, İngiltere'ye müteveccih konvoyların mümkün olduğu kadar erken keşfedilmesi çok önemliydi. Amiral Dönitz; «Bir konvoyu İngiltere sahillerine varışından 24 saat önce keşfetmek hiçbir işe yaramaz.» diyordu. İşte bu bakımdan batı Atlantik'de keşif hizmeti yine denizaltılar tarafından yürütüldü.

3-13 Mart 1941 günleri arasında denizaltılar tarafından batırılan gemi miktarı takriben 200.000 tona yükseldi. 1941 yılının ilk üç ayı içinde denizaltılar 554.408 ton tutarında 97 gemi batırdı.

Amiral, düşman gayretlerini dağıtmak maksadiyle, ilkbaharda denizaltılarını Freetown açıklarına gönderdi ve Nisan 1941 ayı sonlarına doğru; düşman karakol gemileri ve gecelerin kısa, aydınlık oluşundan dolayı, kuzeydeki denizaltı harekât sahasını, hemen kuzey kanalının dışındaki bölgeden daha batıya, İslanda güneyindeki bölgeye sürdü.

İlk Alman denizaltısı 1 Nisan 1941'de Ekvatorun güneyinde göründü. Bununla beraber Alman denizaltı kuvvetinin büyük kısmı, Kuzey Atlantik'de Amerika ile İngiltere arasındaki deniz ulaştırma yolu üzerine teksif edilmişti.

Nisan ayı içinde, Atlantik'deki denizaltı adedi yavaş yavaş artırıldı. Zayiat da hesaba katıldığında Mayıs ayı başında 37, Haziran ayında 39, Temmuz'da 45 ve Ağustosta da 52 denizaltının harekât bölgelerinde bulunması planlandı.

Akdeniz'deki mevcut durum, Doğu Akdenizdeki İngiliz deniz ulaştırmasına karşı Alman denizaltı gemilerinin harekâtını bilhassa cazip hale getirdiği gibi ümitli olacağını da gösterdi.

Denizaltıların, gemi batırmasına ilâveten, kara ordusunun kıyı harekâtında da stratejik etkisi olabileceği değerlendirildi. Alman Deniz Kuvvetleri Sevk ve İdare Makamınca yapılan detaylı çalışmalar; Akdenize denizaltı gönderilmesinin sakıncalarının, faydalarından çok daha ağır bastığını ortaya koydu.

Zira, denizaltı harbinin esas hedefi; İngiltere'ye gelen malzemenin yok edilmesiydi. Gemilerin konvoylar halinde toplanması ve düşman hava karakol sahaları nedeniyle, denizaltı harekât sahaları ileri sürülmüş ve denizaltı harbinde denizaltı konsantrasyonunu gerekli kılmıştı.

Mevcut denizaltılardan yarısı denizde olup, harekât sahasına giden ve harekât sahasından dönenler de hesaba katıldığında, ancak on kadar denizaltı harekât sahasındaydı. Bu kadar az sayıda denizaltı gemisi, İngiltere batısı ve Afrika batısı olmak üzere iki ana harekât sahasında ancak tek tük konvoy tespit ve taarruzuna yeterliydi. Bu kuvvetlerin bölünerek Akdeniz'e kaydırılması, Atlantik'de konvoyları yakalamak ve yoketmek şanslarını azaltmak demek olurdu.

Harekât sahasında tabi olacakları şartlar gözönüne alındığında, Akdeniz Harekâtı için tecrübeli personelle donatılmış küçük tonajlı denizaltılar düşünüldü. Harekât sahasına gitmek için uzun bir yol katedileceğinden, ilk denizaltı gemisi 7 Mayıs 1941'de ve müteakip denizaltılar da 15 Mayıs'dan evvel Ege ve Doğu Akdeniz'de hazır olamayacaklardı. Diğer yönden denizaltıların overhol ve tamir işlerinin İtalya'da yapılması zorunluydu. Harekât sahasındaki görevler, harekât sahasından İtalya'daki üslere intikal, bakım ve ikmal işlemleri gözönüne alındığında asgari on adet denizaltı gemisine ihtiyaç olduğunu ortaya koydu.

Mevcut durum muvacehesinde Doğu Akdeniz'deki denizaltı ihtiyacının karşılanması ancak İtalyan denizaltılarının Atlantik'den çekilip, burada kullanılması ile mümkün olabilirdi.

Neticede, Alman Deniz Kuvvetleri Başkomutanlığınca; İtalyan denizaltılarının Atlantik'den çekilip, Doğu Akdeniz'de büyük bir İtalyan denizaltı kuvvetinin toplanması Hitler'e önerildi. Hitler, Akdeniz'e Alman denizaltısı gönderilmemesi ve İtalyan denizaltı gemilerinin Akdenize çekilmesini kabul etti.

Nisan 1941 ayından itibaren A.B.D. Donanması Batı Atlantik sularında gözetleme ve deniz ulaştırma yolları üzerinde karakol görevine başladı. Mayıs 1941 ayında Amerikan ticaret gemisi Robin Moor bir Alman denizaltısının torpido taarruzuna maruz kaldı. Bunun üzerine 20 Haziran 1941 günü A.B.D. Başkanı Roosevelt, kongrede; bu olayın ihmal edilemeyeceğini ve bunun bir tehdit anlamını taşıdığını beyan etti.

Haziran 1941 ayı içinde U-203 Alman denizaltısı Amerikan Donanmasına mensup Texas muharebe gemisiyle birlikte bir muhribe ilan edilen bölgede hücum etmek istediyse de gemilerin zikzak seyretmesi ve havanın müsait olmamasından hücum geliştiremedi.

Alman Deniz Kuvvetleri Başkomutanı Büyükamiral Raeder, Robin Moor olayında olduğu gibi, bunda da iyi bir tesadüf olduğu fikrindeydi. Olayların karakteri, Amerika Birleşik Devletleri'ne; yapılan ihtarların ciddî olduğunu göstermişti. Hitler, kapalı saha içinde Amerikan harp ve ticaret gemileriyle bir olay çıkmasına meydan verilmemesini istemişti. Ancak, denizaltı gemilerinin karışık ve tehlikeli durumlar yaratmadan görev yapabilmesi için, kapalı saha hakkında onlara açık seçik emirler vermek gerekti. Bir denizaltı gemisi, gündüz ve normal şartlar altında bir Amerikan muharebe gemisi veya kruvazörünü teşhis ederek hücumdan kaçınabilirse de ,gece böyle bir garanti verilemezdi.

Hitler, Barbarossa Harekâtı iyice yoluna girinceye kadar Amerika ile bir olay çıkartmaktan kaçınılması talimatını bir kere daha tekrarladı. Bu talimat gereğince Büyükamiral Raeder, 21 Haziran günü taarruzî denizaltı harekâtı ile ilgili bir emir yayınladı :

«DENİZ KUVVETLERİ BAŞKOMUTANLIĞI

Berlin, 21 Haziran 1941

Deniz Kurmaylığı Denizaltı Kısmı

Silahlı Kuvvetler Yüksek Komutanlığı

KONU : Taarruzi Denizaltı Harekâtı Hakkında.

Deniz Kuvvetleri Başkomutanı, Führer'le bugün denizaltı harekâtı ile ilgili bir görüşme yapmıştır.

Führer, «Barbarossa» Harekâtı gelişip açıklık kazanıncaya kadar (Daha birkaç hafta) Amerika Birleşik Devletleriyle herhangi bir olay çıkarması muhtemel her türlü taarruzî harekâttan tamamen kaçınılmasını istemektedir.

Bu maksatla; kapalı saha içinde veya dışında deniz hedeflerine şimdilik hiç taarruz edilmeyecektir. Yalnız, düşman olduğu kesin olarak teşhis edilen kruvazör ve daha büyük gemilerden bundan müstesnadır.

Büyükamiral Raeder»

Haziran 1941 ayı sonunda Almanlar ,gerek bakım-onarım ve gerekse intikal seyirleri nedeniyle harekât bölgelerinde ancak 15-20 denizaltı gemisi bulundurabildiler. Temmuz ve Ağustos aylar oldukça sakin geçti. Bununla beraber bu ayların her birinde yüzbin ton tutarında gemi batırıldı.

Deniz Kuvvetleri Başkomutanı Büyükamiral Raeder; 25 Temmuz 1941 günü Hitler'le yaptığı görüşmede denizaltı harbine ilişkin görüşlerini şöyle ifade etti :

«Denizaltı inşaatının mümkün olduğu kadar hızlandırılması gereklidir. Aylık denizaltı inşaatı 28'den aşağı düşürülmemelidir. Uçyüz denizaltı gemisi hedefine, aylık inşaatın 21 gemiye çıkarılması ve zayiat % 5 hesabiyle Temmuz 1943'den evvel varılamayacaktır. Eğer aylık zayiat % 10 olursa, 30 adet denizaltı kaybedilecek demektir ki bu takdirde ayda 9 denizaltı açık kalacaktır.

Şimdiki zayiatımız tutarı olan 42 denizaltı gemisi ortalama % 6 olmaktadır. Buna mukabil 1941 yılı sonunda aylık denizaltı inşaatı ancak 14'e ulaşacaktır. Bu nedenle denizaltı programı için hâlâ çok fazla işçiye ihtiyaç vardır. Şimdilik işçi noksanı 25.000 kadardır. Şimdiye kadar kaybedilen zamanın telafisi mümkün değildir. Bu bakımdan deniz kuvvetlerine gerekli miktarda işçinin temini için Dr. Todt'a talimat verilmesini talep ederim.»

Hitler, bu hususta gereken emirleri vereceğini ve hatta daha ilerde doğu harekâtı bittikten sonra Seydlitz ve Graf Zeppelin'in inşaatına devam edilmesini isteyeceğini ifade etti.

Haziran 1941 ayında İngilizler, Atlantik deniz ulaştırma yolu üzerinde daimî refakat birliklerinin teşkilinde başarılı oldular. Ama bu maksada ulaşmak için konvoylardaki himaye kuvvetlerini bir miktar azaltmak mecburiyetinde kaldılar.

Groenlad'ın güneyinde sıkı bir eğitime tabi tutulan Alman denizaltıları Ağustos 1941 ayında, hava keşfinden istifade edebildikleri Gibralta deniz ulaştırma yoluna kaydırıldı. Bu ay içinde ikisi refakat gemisi olmak üzere on gemi batırıldı. Eylül 1941 ayı oldukça çetin muharebelere sahne oldu. Batı Atlantik'de faaliyet gösteren oniki Alman denizaltısı Kurt Sürüsü taktiği uygulayarak 64 gemiden oluşan bir müttefik konvoyuna dört gün süre ile hücumlar tertipledi. Bu konvoyun gemilerinden 1/4'ü batırıldı. Netice olarak Eylül 1941 ayında Alman denizaltıları 200.000 ton tutarında 53 gemi batırdılar.

Yılın son aylarında havalar son derece sert geçti. Fena havalar hergün biraz daha şiddetlendi. Bu nedenle konvoya dahil olan gemiler ayni sürati muhafaza edemez olduğundan koyvanlarda dağılma

ve parçalanmalar had safhaya yükseldi. Refakat gemilerinin de seyirleri güçleştiği gibi Alman denizaltıları da bu fena hava şartlarından etkilendi ve hücumlar oldukça başarısız oldu. Ekim ayında 32, Kasım ayında 12 ve Aralık ayında da 25 gemi batırıldı. Ancak bu yıl müttefiklerin nispi bir başarısı ile kapandı. Çünkü, bu süre zarfında dokuz Alman denizaltısı batırılmıştı.

BİSMARCK MUHAREBE GEMİSİNİN HAREKÂTI :

Harbin basından bu yana yaşanan olayların bir özeti yapıldığında, Bismarck'ın harekâtı hem şanslı ve hem de acıdır. Bu harekât birçok «Eğer ve olabilseydi» lerle doludur.

Eğer Almanya'nın bir birleşik Kara, Deniz ve Hava Yüksek Komutanlığı olsaydı, Eğer her üç Kuvvet Komutanı hiçbir etki altında kalmaksızın beraber çalışabilseydi. Eğer Mareşal Göering his ve kıskançlıklarını frenleyebilseydi, Eğer Scharnhorst ve Gneisenau gemileri Brest'den ayni zamanda denize açılabilseydi ve son olarak da İngilizler bugüne kadar gelişen ve yaşadıkları olaylardan ders almamış olsalardı, Bismarck'ın harekâtı daha başka bir şekilde sonuçlanabilirdi.

Bütün bunlara rağmen, Bismarck yine de tek başına İngiliz Anavatan Filosunun en güçlü gemisi HMS Hood'u batırdı. Fakat 72 saat içinde denizcilik tarihinin en büyük Hava-Deniz araması ile yakalandı. İngiliz Deniz/Hava Kuvvetinin saldırıları ile felçe uğradı. HMS Rodney ve HMS Kong George V'ın topları ile harabeye döndü ve battı.

Amiral Gunter Lütjens, Scharnhorst ve Gneisenau'ı 22 Mart 1941 günü salimen Brest'e intikal ettirince Bismarck Harekâtı kesinleşti. 20 Nisan 1941 günü Büyükamiral Raeder'in Hitler ile yaptığı görüşmede Bismarck ve Prinz Bugen'in Nisan ayı sonunda anavatan sularından Atlantik'e müteveccihen yapacağı harekâtı inceledi. Bu harekât, halen Brest'de bulunan Scharnhorst ve Gneisenau'un harekâtı ile koordine edilecek ve İngiliz deniz ulaştırması Mayıs 1941 ayında bir kıskacın içine alınacaktı. «Rheineburg» harekât planının esası işte buydu.

Bu, İkinci Dünya Harbinin mantikî bir gelişmesiydi. Büyükamiral Raeder'e göre İngilizler nasıl tepki gösterirlerse göstersinler, «Rheineburg» harekâtının başarıya ulaşması normal olacaktı.

Eğer şu andaki stratejileri olan, konvoyları kruvazörlerle himayeye devam ederlerse bu, Bismarck, Perinz Eugen, Scharnhorst ve Gneisenau'ın oluşturduğu bir suüstü vurucu grubu karşısında bir mesele olmayacaktı. Eğer İngilizler harp gemilerini Alman suüstü vurucu grubunu yakalamak ve imha etmek için bir araya getirecek olurlarsa, konvoy refakat kuvvetlerinden feragat edeceklerdir. Netice olarak, insiyatif Almanlardaydı.

Ancak Brest ne kadar mükemmel bir üs ise de İngiliz Hava Kuvvetlerinin tesir sahasında bulunuyor ve Scharnhorst ile Gneisenau bu taarruzlardan etkileniyorlardı. Diğer yönden Scharnhorst'un ana makinelerinde de arıza mevcuttu.

6 Nisan 1941 sabahı, İngiliz Sahil Komutanlığına mensup 22 nci Filo Komutanlığınca Brest'e tertiplenen hücum sonucu Gneisenau bir torpido isabeti aldı ve geminin kıç tarafında büyük bir yara açıldı. «Rheineburg» harekâtı bir engelle karşılaşmıştı ve Birmarck ile Prinz Eugen denize çıktığında her iki kruvazör de Brest'de kalacaktı. Ancak bu durum Büyükamiral Raeder'i kararından vazgeçirmedi.

Harekâtı yönetecek olan Filo Komutanı Amiral G. Lütjens hiç de iyimser değildi. Brest'deki gemiler harekâta hazır oluncaya kadar harekâtın ertelenmesini ısrarla istedi. Fakat Büyükamiral Raeder kabul etmedi. Harekâta başlanacaktı.

Bu harekât, Atlantik'de İngiliz deniz ulaştırmasına karşı yapılan harekâtın en büyüğü olacaktı. Yeni tamamlanmış olan Bismarck muharebe gemisiyle yine yeni bir ağır kruvazör olan Prinz Bugen, üç ay süreli bir Atlantik harekâtı icra edeceklerdi. Harekâtın başarısı için mümkün olan herşey yapılmış olduğundan büyük neticeler ümit ediliyordu. Tankerler ile keşif görevi yapacak ticaret gemileri stratejik mevkilere gönderilmiş ve münferit ticaret gemileri ile konvoyların yakalanması için geniş bir muharebe sistemi kurulmuştu.

Amiral Gunter Lütjens'in forsunu taşıyan Bismarck ile Prinz Bugen, 18 Mayıs 1941 günü Gdynia'dan denize açıldı.

Batı Grubu Komutanlığının «Rheinübung» Harekâtı hakkında çıkardığı harekât emrinde bu iki geminin görevi; Kuzey Atlantik'deki İngiliz deniz ulaştırmasına taarruz etmekti, şeklindeydi. Durum müsaade ettiği müddetçe harekâta devam edilecekti. Atlantik'e; Büyük Belt, Skajerak ve Norveç denizi yoluyla çıkılacaktı. Gemiler, bu çıkışı düşmana görünmeden yapacaklardı. Atlantik'e çıkmak için yapılacak bu çıkış harekâtı görülse dahi harekât emrindeki görev baki kalacaktı. Durumun inkişafına göre harekâtı kısaltmak veya kesmek Filo Komutanı Amiralin insiyatifine bırakılmıştı.

Batı Grup Komutanlığının talimatına nazaran bütün harekâtı boyunca esas maksat; düşman ulaştırmasının kesilmesiydi. Bu bakımdan eşit kuvvetteki gemilerle muharebeye girmekten sakınılacaktı. Ancak çaresizlik içinde kabul edilebilecek bir deniz muharebesi de ölüm kalım muharebesi olacaktı.

Bütün bunlardan dolayı, harekâtın birinci safhasını teşkil eden, «Mümkün olduğu takdirde görülmeden Atlantik'e çıkmak» en güç safha olarak mütalaa edildi.

Bundan evvelki tecrübelere nazaran İslanda-Faeroes Geçidinde olduğu gibi, Danimarka Boğazında da düşman kuvvetleriyle karşılaşma ihtimali mevcuttu. Gecelerin aydınlık olması da görülmeden çıkışı güçleştirecekti. Diğer yönden hava keşfi ile Kuzey Atlantik'deki düşman kuvvetlerin konuşu hakkında yeter derecede bir fikir edinilebilecek ve buz bölgesindeki fena hava şartları da bu çıkış harekâtına yardımcı olacaktı.

Yapılan incelemelerle henüz radarla teçhiz edilmiş İngiliz gemisi olmadığı tespit edildiğinden görülmeden çıkmak muhtemeldi. Her

Atlantik'e çıkış harekâtında risk vardı. Alman Deniz Kuvvetleri, İngiliz deniz ulaştırmasını suüstü gemileriyle vurmak fikrinden tamamen vazgeçmedikçe bu riski göze almak zorundaydı.

Bu vurucu grubun harekât şansını artırmak için, iki keşif gemisi, Atlantik kıyılarından açık denize sevkedildi. Dört denizaltı gemisi, Kuzey Atlantik konvoy yolu üzerinde bu kuvvetle işbirliği yapmak üzere bekleme yerlerine gönderildi.

Atlantik'de bu harekât için esaslı hazırlıklar yapıldığı halde, deniz/hava kuvvetinin az ve yeter derecede teçhiz edilmemiş olmasından ve aynı zamanda Alman Hava Kuvvetlerinde uzun menzilli uçakların son derece mahdut sayıda bulunmasından dolayı, Norveç Denizi ve Islanda Bölgesinden çıkış esnasında destekleme olanakları pek kısıtlıydı. Danimarka Boğazı ile Islanda ve Groenland arasındaki bölgede keşif imkânları ise hiç yoktu.

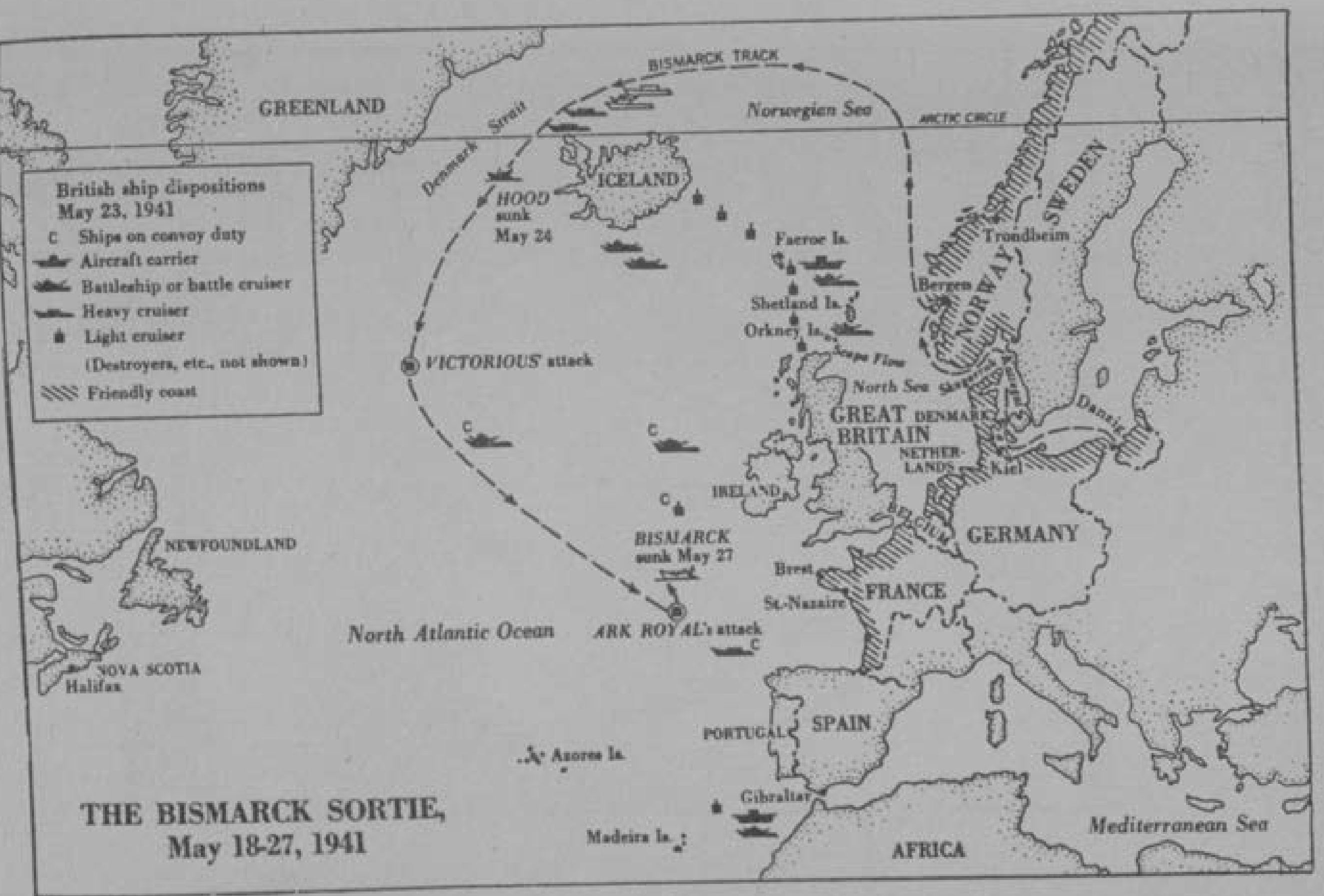
Bismarck ve Prinz Eugen, mayın tarama gemileri, denizaltılar ve uçakların himayesinde olarak 19 ve 20 Mayıs günleri boyunca olaysız olarak Büyük Belt, Kattegat ve Skajerak'dan geçerek 20 Mayıs 1941 akşamı Kristiansund açığına vasıl oldu ve burada beklediler. O gün yapılan foto keşfinde, iki muharebe gemisi (King George Sınıfı), HMS Hood muharebe kruvazörü, muhtemelen HMS Victorious uçak gemisi, altı adet kruvazör ve müteaddid muhripten müteşekkil İngiliz Anavatan Filosu Scapa-Flow'da tespit edildiğinden düşmanın durumu uygun bulundu. Kuzey Denizi'nde ve Norveç Denizinde hiçbir düşman kuvveti görülmedi. Hava şartları Focke-Wulf 200'lerin keşif yapmasına ve Islanda kuzeyindeki sahanın incelenmesine yardım etti.

Bismarck ve Prinz Eugen, 21 Mayıs 1941 günü saat 09.00'da harekât planı gereğince Bergen yakınındaki Kors fiorduna girdiler. Gemiler gün boyunca Atlantik'e çıkmadan önce akaryakıt ikmallerini yapıp, düşman keşiflerinden gizlenmeye çalıştı.

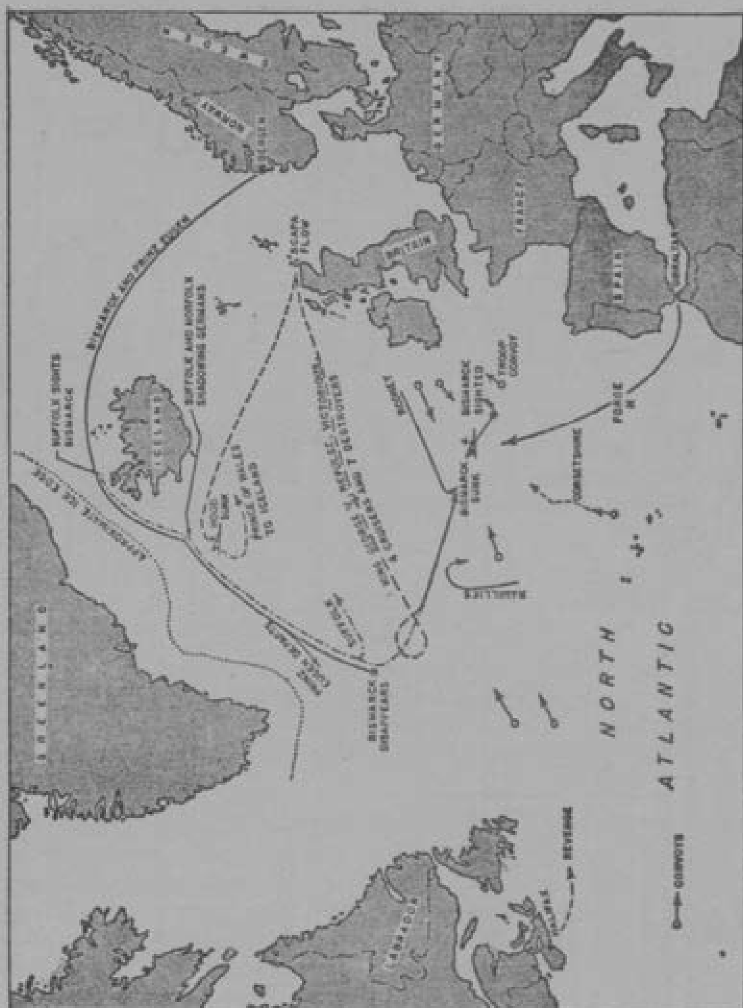
Bununla beraber, 20 Mayıs günü saat 15.00 sularında iki büyük Alman harp gemisinin Kattegat Boğazından çıkarak yıldız rotasına seyrettikleri Stokcholm'daki İngiliz deniz ataşesi tarafından İngiliz Amirallik Dairesince rapor edildi. Bu haber o gece 21.00'de yerine ulaştı.

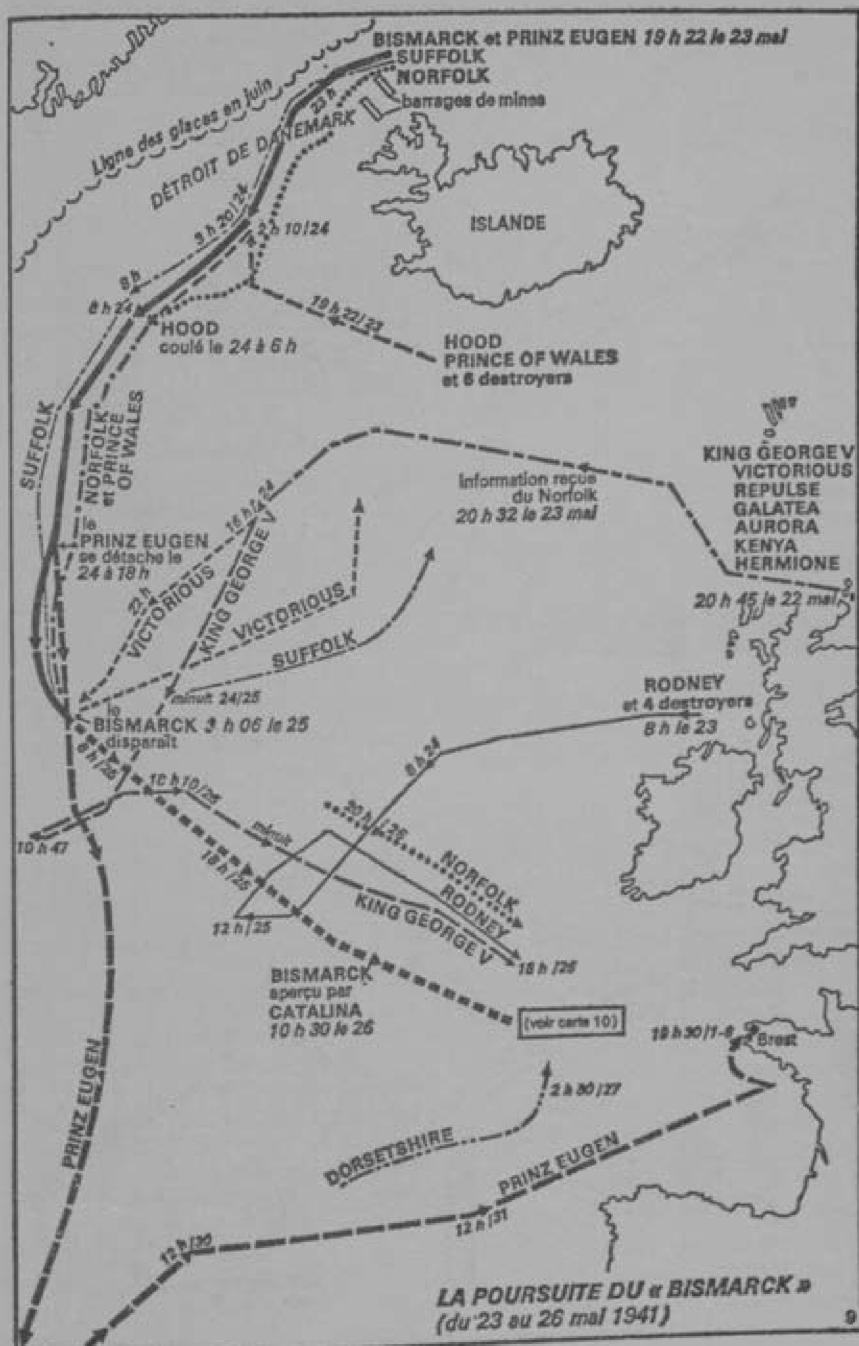
Alman muharebe gemilerinin görüldüğü hakkındaki bu istihbarat raporuna istinaden, İngiliz 18nci Hava Keşif Grubunun 21 Mayıs günkü keşif faaliyeti akşama doğru ve gece dahi son derece yoğunlaştırıldı. Öğleden sonra yapılmış olan foto keşiflerinin kıymetlendirilmesi sonucu, Bergen Bölgesinde iki Alman gemisinin bulunduğu tespit edildi ve bu bilgi bütün denizdeki kuvvetler ile İngiliz Anavatan Filosuna yayınlandı.

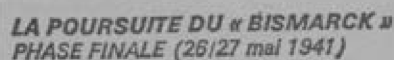
Scapa-Flow'da bulunan ve forsunu HMS King George V muharebe gemisine çekmiş olan Anavatan Filosu Başkomutanı Oramiral Sir John Tovey; amiral gemisi ile II.nci Kruvazör Filosuna (HMS Neptune, HMS Kenya, HMS Aurora ve HMS Galatea kruvazörleri) derhal harekâta hazır ol emrini verdi. Ayrıca bu sıralarda Danimarka Boğa-

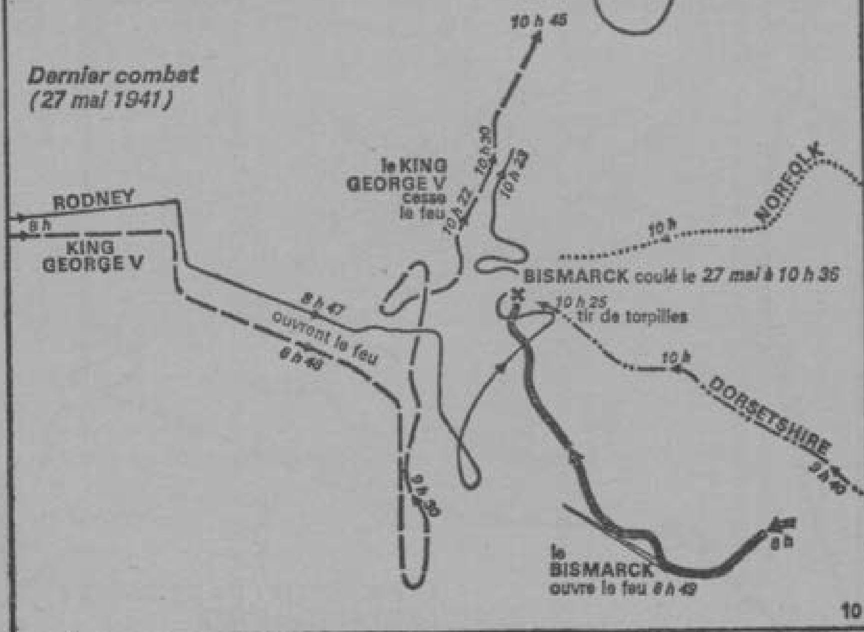


THE BISMARCK SORTIE,
May 18-27, 1941


NORTH
ATLANTIC
GREENLAND
ICELAND
BRITAIN
FRANCE
SPAIN
GERMANY
NORWAY
LABRADOR
SCAPA FLOW
BERGEN
BISMARCK AND PRINZ EUGEN
SUFFOLK SIGHTS BISMARCK
SUFFOLK AND NORFOLK SHADOWING GERMANS
BISMARCK DISAPPEARS
BISMARCK SUNK
BISMARCK SIGHTED
TROOP CONVOY
FORCE H
RAMILLIES
RODNEY
CONVOYS


BISMARCK et PRINZ EUGEN 19 h 22 le 23 mai
SUFFOLK
NORFOLK
barrages de mines
Ligne des glaces en juin
DÉTROIT DE DANEMARK
ISLANDE
10/24
8 h 24
HOOD
coulé le 24 à 6 h
19 h 22/23
HOOD
PRINCE OF WALES
et 6 destroyers
SUFFOLK
NORFOLK et PRINCE OF WALES
KING GEORGE V
VICTORIOUS
REPULSE
GALATEA
AURORA
KENYA
HERMIONE
20 h 45 le 22 mai
Information reçue du Norfolk
20 h 32 le 23 mai
le PRINZ EUGEN se détache le 24 à 18 h
VICTORIOUS
KING GEORGE V
VICTORIOUS
SUFFOLK
minuit 24/25
le BISMARCK 3 h 06 le 25 disparaît
RODNEY
et 4 destroyers
8 h le 23
8 h 24
10 h 10/25
10 h 47
minuit
NORFOLK
RODNEY
KING GEORGE V
12 h /25
18 h /26
BISMARCK
aperçu par
CATALINA
10 h 30 le 26
(voir carte 10)
Brest
2 h 30 /27
DORSETSHIRE
PRINZ EUGEN
12 h /31
12 h /30
PRINZ EUGEN
LA POURSUITE DU « BISMARCK »
(du 23 au 26 mai 1941)
9


L'attaque de nuit
de la 4e flotille de destroyers
(22 h 30 / minuit le 26 mai 1941)
COSSACK
22 h 30
MAORI
22 h 30
PIORUN
22 h 30
SIKH
22 h 30
ZULU
22 h 30
minuit
22 h
le
BISMARCK
tire sur le
MAORI et
le PIORUN
22 h 40
22 h
23 h 30
minuit
minuit
minuit
minuit
23 h
23 h
LA POURSUITE DU « BISMARCK »
PHASE FINALE (26/27 mai 1941)


Dernier combat
(27 mai 1941)
10 h 45
10 h 30
10 h 23
10 h 22
le KING
GEORGE V
cesse
le feu
NORFOLK
10 h
RODNEY
8 h
KING
GEORGE V
BISMARCK coulé le 27 mai à 10 h 36
10 h 25
tir de torpilles
8 h 47
ouvrent le feu
8 h 48
10 h
DORSETSHIRE
9 h 40
9 h 30
le
BISMARCK
ouvre le feu 8 h 49
8 h
10

zında bulunan HMS Norfolk ve HMS Suffolk kruvazörlerine karakol görevinde dikkatli bulunmaları bildirildi. Diğer yönden Başkomutan, Amiral Holland'ın komutasındaki HMS Prince of Wales, HMS Hood ve altı muhribi derhal Danimarka Boğazına hareket ettirdi.

Bir konvoyla beraber 22 Mayıs 1941 günü hareket etmek üzere Clyd'de bulunan HMS Repulse muharebe gemisiyle HMS Victorious uçak gemisi Anavatan Filosu Başkomutanlığı emrine verildi.

Düşmanın nerede olduğunu artık bilen Amiral Tovey, gücünü en iyi bir şekilde yaymış ve muhtemel harekât sahasında da zamanında sıklet merkezi oluşturabilecek seviyeye ulaşmıştı. Hava şartları aniden değişti. Yirmidört saat müddetle İngiliz uçakları hiçbir şey rapor edemez duruma geldi. Amiral Lütjens için bu büyük bir fırsattı. Derhal 21 Mayıs 1941 günü denize çıktı. Hava şartlarının kendisine şans tanıması yanı sıra İngiliz Anavatan Filosunun Scapa-Flow'da bulunduğuna ilişkin keşif raporu da amirale derhal hareket etme kararını verdirmişti.

Filo Komutanı, 22 Mayıs 1941 günü, plana göre Norveç Denizinde seyrine devam etti. Refakat muhripleri Drontheim açığında bırakıldılar. Kuzey Denizi ile Norveç Denizinde bu defa da hiçbir düşman kuvvetine rastlanmadı. Planlanmış olan Scapa-Flow hava keşfi, hava şartlarının müsait olmayışından dolayı yapılamadı. Son Alman Hava Kuvvetlerinin raporu, İngiliz Anavatan Filosunun Scapa-Flow'da demirli olduğunu bildirmesine karşılık HMS Hood ve HMS Prince of Wales, Islanda sularına yaklaşmaktaydılar.

Alman Kuzey Grubu Komutanlığı, alınan keşif raporlarına nazaran, 21 Mayıs'dan sonra düşmanın konuş durumunda bir değişiklik olmadığı neticesine vararak Amiral Lütjens'i harekâtında serbest bıraktı.

22 Mayıs 1941 günü son derece fena hava şartlarına rağmen Orkney'den havalanan bir keşif uçağı Norveç sahilleri boyunca yaptığı keşif uçuşu sonunda her iki Alman gemisinin fiordu terketmiş olduğunu bildirdi.

Alman gemilerinin denize açıldığını duyduktan üç saat sonra Amiral Tovey, Anavatan Filosuyla birlikte denizdeydi. Danimarka Boğazının güney çıkışına doğru yol alıyordu. Amiral Lütjens de harekâtı için fevkalâde elverişli olan puslu havadan cesaret alarak en kısa zamanda Danimarka Boğazından Atlantik'e çıkmaya karar verdi. Eğer, Scapa-Flow üzerinde öğleden sonra yapılan hava keşfinde hakiki durum sıhhatle tespit edilebilseydi; HMS Prince of Wales, HMS Hood ve HMS Victorious uçak gemileri dahil İngiliz kuvvetlerinin denizde bulundukları ve yüksek süratle Islanda güney batısındaki mevkilere seyrettiklerinin tespiti mümkün olabilecekti.

Alman gemileri, Danimarka Boğazını geçmek üzere 23 Mayıs günü Islanda kuzeyine doğru seyretti. Hava şartları son derece elverişliydi. Rüzgâr batıdan esmeye devam ediyor, hava çok bulutlu ve yağışlı, rüyet ise 200 metre civarında bulunuyordu. İşte bu nedenlerle de İngilizler keşif uçuşlarını durdurmak zorunda kalmışlardı.

Hava keşif olanaklarından yoksun bulunan Amiral Tovey'in elinde; Bismarck ve Prinz Eugen'in yeniden bir Norveç fiorduna girip saklanmakta olup olmadıkları, hatta Almanya'ya geri dönüp dönmediklerini araştırma imkânı yoktu. Danimarka Boğazına keşif ve karakola tevcih edilen uçaklar geri döndü, Shetland-Faeroes hava keşfinden de vazgeçildi. Bütün gece boyunca sadece Islanda-Faeroes Bölgesinde keşif uçuşları yapılabildi. İşte bu durumda Amiral Tovey, geniş bir alana yayılmış kruvazörlerinin uyanıklılığına güvenmek zorundaydı.

23 Mayıs akşamı Danimarka Boğazında kötü hava şartları nedeniyle; HMS Suffolk, Groenland buzulu civarındaki açık sularda dolaşıyor, HMS Norfolk ise Islanda kıyılarına kadar giden ağır sis içinde karakol yapıyordu.

Saat 12.22'de HMS Suffolk en kötü durumdayken aniden Bismarck ve Prinz Eugen'i aynı rota üzerinde gelirken gördü. Mesafe 7 deniz mili. Durumu HMS Norfolk'a bildiren HMS Suffolk süratle iskele tarafındaki sis içine daldı ve Alman gemileriyle temas muhafazaya başladı. Biraz sonra HMS Norfolk da kendisine katıldı.

Saat 19.39'da HMS Hood muharebe gemisindeki Amiral Holland'a HMS Suffolk'un düşman temas raporu ulaşınca, Alman gemilerinin 300 mil güneyinde bulunduğundan bu iki geminin önünü kesmek üzere sürat artırdı. Fakat ilk düşman temas raporu HMS King George-V'de bulunan Amiral Tovey'e zamanında ulaşamadı.

Saat 20.32'de HMS Norfolk sis içinden çıktığında kendini aniden Bismarck'ın topları karşısında buldu. Kısa süreli bir topçu muharebesi oldu ve HMS Norfolk hemen uzaklaştı. İşte HMS Norfolk'un bu temas ile ilgili raporu o anda Bismarck ve Prinz Eugen'in 600 mil kadar güneydoğusunda bulunan Amiral Tovey'e ancak ulaştı.

Anavatan Filosu Komutanının ilk hücum için HMS Hood ve HMS Prince of Wales'e güvenmesi gerekliydi. Çünkü; Alman gemilerinin Atlantik'e çıkmadan önlenmesi gerekiyorsa bu görevi Amiral Holland yerine getirebilirdi, zira bütün kuvvetini şu anda toplamaya imkânı bulunmuyordu. Bütün gece süresince HMS Norfolk ve HMS Suffolk temas muhafazasını sürdürdüler.

İngiliz Anavatan Filosunun denizde olmadığına ilişkin keşif raporu almış olan Amiral Lütjens, Danimarka Boğazında İngiliz kruvazörleriyle karşılaşınca şüpheye düştü. Diğer yönden telsiz muhabereleri büyük bir İngiliz kuvvetinin denizde olabileceğini göstermiyordu. Ayrıca Admiral Scheer ve Admiral Hipper kruvazörleri Atlantik dönüşünde Danimarka Boğazından geçerken düşman kruvazörlerinin karakolda bulunduklarını farketmişler ve zamanında düşmandan sıyrılmaya da muvaffak olmuşlardı. Bu bakımdan Filo Komutanı, düşman kruvazörlerini görünce, harekâtı kesip doğuya çekilmek için hiçbir neden görmedi.

Burada büyük bir baskın tesiri yapan ve harekâtın müteakip safhası için kesin bir önemi olan husus, İngiliz kruvazörlerinin radar

cihazına sahip bulunmasıydı ki, bu da ilk defa burada anlaşıldı. İşte bu radar, Bismarck ile Prinz Eugen'in Atlantik'e çıkış harekâtındaki avantajı tamamiyle ortadan kaldırarak, düşmandan süratle sıyrılmalarına mani oldu.

Gece süresince temas muhafaza eden HMS Norfolk ve HMS Suffolk kruvazörleri büyük bir tehlike içindeydiler. Biliyorlardı ki, Bismarck eğer isterse dönüp onlara hücum edebilir ve onlara kimse de yardıma gelemezdi. Fakat bu iki kruvazör radar temasını hiç kaybetmedi ve Alman gemilerinin yerini devamlı rapor ettiler.

Bismark ile Prinz Eugen rotalarına devam ediyorlar ve ertesi sabahın getireceklerinden habersiz biran evvel Atlantik'e çıkmaya çaba sarfediyorlardı.

İngiliz Amirallik Dairesi, her iki Alman gemisi ile temas muhafaza edilmesine paralel bütün ihtimallere göre gerekli tedbirleri çoktan almaya başlamıştı. Kuzey Atlantik'de altısı Anavatana gelmekte olan ve beşi de Anavatandan ayrılmakta olan onbir konvoy seyir halinde bulunuyordu. Bunların en önemlisi iki kruvazör ve sekiz muhrip tarafından emniyete alınmış ve 22 Mayıs günü Ortadoğuya müteveccihen Clyde'den hareket etmiş bulunan asker yüklü sekiz nakliye gemilik konvoydu. Bu konvoyla birlikte gidecek olan HMS Repulse Anavatan Filosu Başkomutanı emrine verildiğinden, adı geçen konvoyu himaye etmek üzere Gibralta'da bulunan «H» Kuvveti Komutanı Amiral Somerville'e konvoya doğru gelmesi emredildi.

23 Mayıs gecesi şiddetli kar fırtınası nedeniyle HMS Norfolk ve HMS Suffolk bir süre için radar temasını kaybettilerse de 24 Mayıs saat 02.47'de kruvazörler yeniden Alman gemileri ile radar teması kurdu ve diğer İngiliz gemilerinin de yakınlarında olduğunu bir müddet sonra anladılar.

Amiral Holland'ın forsunu taşıyan HMS Hood (Komutan Alb. Keer) ile HMS Prince of Wales (Komutan Alb. Leack) saat 05.43'de Bismarck ve Prinz Eugen ile temas sağladı. Prinz Eugen öndeydi ve HMS Hood'un sancak tarafında 17 mil mesafede bulunuyordu. Amiral Holland düşmana doğru bir dönüş yaptı ve azami sürate geçti. Amiral Holland, gemilerinin durumunu çok iyi biliyordu, HMS Hood'un güverte zırhı inceydi. HMS Prince of Wales'ın hatalı topları ve tecrübesiz personeli en büyük zaaflarıydı. Bundan dolayı mümkün olduğu kadar düşmana yaklaşmak istiyor, uzak mesafeden topçu muharebesine başlamayı arzu etmiyordu.

Saat 05.53'de 25.000 yarda mesafeden beraber seyirle muharebe başladı.

HMS Hood'un topçu ateşine daha süratli ve sıhhatli bir ateşle mukabele eden Bismarck daha ikinci salvoda hedefi buldu ve Prinz Eugen de HMS Hood üzerine ateş birleştirdi.

Saat 05.55'de İngiliz gemileri iskeleye iki onluk dönüş yapınca, HMS Prince of Wales atış sıhhatini kaybetti. Saat 06.00'da menzil 12.000 metre olup HMS Hood ve HMS Prince of Wales dönüşe devam

etmekteydiler. Bismarck'ın beşinci salvosu HMS Hood'un kıç tarafına isabet etti ve cephaneliği infilâk ettirdi. HMS Hood ikiye ayrıldı. Baş tarafı pruvası yukarda olmak üzere ayrı olarak batmaya başladı. Kıç tarafı ise bu sırada kesif bir dumanla örtülmüş bulunuyordu. Üç dakika sonra HMS Hood, rüzgâr istikametinde sürüklenen geniş bir duman bulutu bırakarak dalgalar arasında kayboldu. HMS Prince of Wales, HMS Hood'un enkazından kaçınmak için sancağa geldi. Her iki Alman gemisi atışlarını HMS Prince of Wales üzerinde birleştirdiklerinden müteaddid isabetler aldı, köprüüstünden aldığı isabet öldürücüydü. Bu durumda saat 06.13'de muharebeyi kesen HMS Prince of Wales sis perdesi arkasında Alman gemilerinden uzaklaşmaya başladı.

Topçu muharebesi sırasında Bismarck iki isabet aldığından sürati biraz düştü, gemi bir derece kadar başlandı ve akaryakıt sarnıçları delinerek kesif bir yağ izi bırakmaya başladı. Amiral Lütjens, muharebeyi kesip kaçmaya çalışan HMS Prince of Wales'i takip etmeyerek güney rotasında seyre devam etti.

Bismarck'ın aldığı isabetler önemli olmamakla beraber müteakip harekâtı etkileyebilecek nitelikteydi. Kazan dairelerinden birini su bastığından sürati 28 mile düşmüş, yakıt tankı delindiğinden hem denizde yağ izi bırakıyor ve hem de 1000 tonluk akaryakıtı kullanılamaz durumda bulunuyordu. Böylece uzun süreli bir Atlantik harekâtı artık olanak dışıydı. 24 Mayıs sabahı saat 08.00'de Amiral Lütjens; ticaret harbine devam etmek üzere Prinz Eugen'i bırakıp, Bismarck'la St. Nazaire'e gitmek niyetinde olduğunu bildirdi.

Güney rotasına devam eden Alman gemileri saat 14.00'de Groendland'ın 240 mil doğusuna geldiler. Ancak HMS Norfolk ve HMS Suffolk inatla temas muhafazasını sürdürüyorlardı.

Amiral Lütjens; bundan sonra bir muharebe cereyan etmediği takdirde geceleyin çekilmeyi planladı.

Batı grup komutanlığı, gece verdiği bir telsizle, filo komutanının ticaret harbi yapmak üzere Prinz Eugen'i göndermek fikrini uygun bulduğunu ve düşmandan sıyrılmaya muvaffak olması halinde, Bismarck'ın bir müddet için açık denizde eğlenmesinin uygun olacağı fikrinde bulunduğunu bildirdi.

Süratinin azalmış olması, aldığı isabetten dolayı yağ izi bırakması ve radarla izlenmesi, düşmandan sıyrılmasını hakikaten güçleştirmekteydi. İlk muharabeden sonra filo komutanı Amiral Lütjens'in kuzeye veya doğuya dönüp, Norveç'e avdet imkânını düşünüp düşünmediği veya neden St. Nazaire'e girmeye karar verdiği Alman arşivlerinde açıkça belli değildir. Ancak Amiral Lütjens'in bilhassa dönüş yolunda toplanmış İngiliz anavatan filosundan ve bilhassa HMS Victorious uçak gemisinden de çekinmiş olması muhtemeldir.

Batı grup komutanlığı, Deniz Kuvvetleri Başkomutanlığının müsaadesiyle, İngiliz kuvvetlerini denizaltı sahasına çekmek üzere Bismarck'ın bir harekâtta bulunmasını planladı. 25 Mayıs 1941 sabahı düşmana hücum maksadiyle denizaltıların emredilen sahada toplanması emredildi.

Alman gemileri, radar temasını muhafaza etmekte çok başarılı olan İngiliz kruvazörlerinden 24 Mayıs günü devamında kurtulmaya muvaffak olamadı. Saat 19.44'de görüş şartlarının son derece düşük olduğu bir sırada, Bismarck; yeniden HMS Prince of Wales ve HMS Norfolk ile HMS Suffolk kruvazörleri üzerine döndü ve hücum seyrine geçti. Bu harekât; Prinz Eugen'in refakatten ayrılması için yapılmıştı ve Prinz Eugen refaketten ayrıldı.

Bu sırada İngiliz amirallik dairesi, Bismarck'ı yakalamak için daha tedbirler almaya devam ediyordu. Öncelikle Bismarck ve Prinz Eugen'in geriye dönmesi ihtimaline karşı « H » kuvvetine mensup üç kruvazör ile Islanda'ın poyraz burnundan itibaren yıldız istikametinde bir karakol hattı tesisi emredildi. Britanic transatlantiği refakatinde batı rotasında seyretmekte olan HMS Rodney muharebe gemisi, Bismarck ile buluşacak şekilde tevcih edildi. Halifax'dan gelmekte olan bir konvoya refakat eden ve bu sırada Bismarck'dan 900 mil kadar güney batı istikametinde bulunan HMS Ramillies muharebe kruvazörüne Alman gemilerinin batı kanadında mevki alması ve Halifax'dan gelmekte olan diğer bir konvoya refakat eden HMS Revenge muharebe gemisine; konvoyu terkederek düşmana yaklaşması emredildi.

Diğer taraftan HMS Norfolk'da bulunan I nci Kruvazör filosu komutanı Amiral Wake Walker'e verilen emir ise enteresandı. «Akaryakıtınız bitinceye kadar, Alman gemilerini anavatan filosu başkomutanı ile temasa getirmek üzere temas muhafaza görevine devam ediniz. Selametiniz için gerekli düzen alınmıştır.» İngiliz amirallik dairesi, durumu büyük bir titizlikle takip etmekteydi ve saat 15.45'de Amiral W. Walker'e şu sualler soruldu :

«a. Bismarck'ın muharebe kifayetinin ne kadarının kaldığı?

b. Sarfettiği cephane miktarı tahminen ne kadardır?

c. Sık sık rota değiştirmesinin nedenlerini nasıl yorumluyorsunuz?

d. Görüş ve kıymetlendirmelerinize göre HMS Prince of Wales'ın yeniden bir suüstü muharebesine girip giremeyeceği»

Amiralin bu sorulara cevabı ise şu şekildeydi :

«Bismarck'ın durumu tam anlamı ile belli olmamakla beraber, muharebe kifayetinin yüksek olduğu kanaatindeyim. Takriben 100 atım cephane kullanmıştır. Sık sık rota değiştirmesi; kruvazörlerin temasından kurtulmaya çalışmaktan başka bir nedene bağlanamaz. Düşmanın önlenmesi imkânsız bir hale geldikçe, diğer muharebe gemileri ile düşman temasa geçinceye kadar HMS Prince of Wales'ın yeniden muharebeye girmemesi düşüncesindeyim. HMS Prince of Wales'ın sürati düşmanla bir muharebeyi kabul edebilecek durumda bulunmamaktadır.»

Saat 18.40'da Bismarck kendisine oldukça fazla yaklaşan HMS Suffolk'a ateş açtı. Taraflar hiçbir isabet almadı ancak Bismarck'a mukabelede bulunmak isteyen HMS Prince of Wales'in topları mekanik bir arıza nedeniyle tamamiyle çalışamaz duruma geldi.

İngiliz Anavatan Filosu Başkomutanı Amiral Tovey, Hood'un kaybından sonra Bismarck'ın Norveç'e dönmesi ihtimalinin bulunmadığı kararına vardığından genel lodos istikametinde seyrine devam etti. Bununla beraber Amiral, düşmanın sürati bir torpido taarruzu ile azaltılmadıkça, süratinden faydalanarak kurtulması ihtimalini dikkat nazarına alarak HMS Victorious uçak gemisini kullanmayı düşündü. HMS Victorious yeni hizmete girmişti, personeli tecrübesiz ve güvertesindeki uçaklar da mahdut miktardaydı. Şartların uygun olmamasına rağmen durumun kritikliği nedeniyle Başkomutan bir taarruz için HMS Victorious'u kullanma kararını aldı. HMS Victorious'un Bismarck'ın 100 mil kadar yakınına sokulması ve bu mevkiden uçaklarla bir torpido taarruzu tertiplemesi emredildi. Temas muhafaza etmekte olan kruvazörlerin verdikleri raporlara istinaden Bismark'ın mevkii kati olarak biliniyordu.

Bismarck'ın 100 mil mesafesi içine saat 23.00'den evvel girilemeyeceği hesap edildiğinden torpido uçakları saat 22.00'de hedeften 120 mil uzaytayken havalandı. Dokuz adet Swordfish uçağı; derhal Bismarck'ın en son bilinen mevki olan 57 derece 09 dakika kuzey ve 36 derece 44 dakika batı boylamına yöneldi. Fena hava şartları nedeniyle uçaklar HMS Norfolk Kruvazörü tarafından hedefe yöneltildi. İngiliz uçaklarının taarruzları aralıksız devam etti ve Bismarck, 25 Mayıs 1941 sabahı saat 00.28'de bir torpido isabeti aldı. Bu isabet geminin muharebe kifayeti üzerinde etkili olmamakla beraber, muhtemelen süratinin daha fazla düşmesine neden oldu.

Bismarck'dan kurtulanların ifadelerine göre, torpido hücumuna 27 uçak iştirak etmiş ve bunlardan beşi uçaksavar toplarıyle düşürülmüştü. Bismarck telsiz operatörlerinin, uçak gemisi telsiz muhaberesinden aldıkları mesajlara göre, uçak gemisine ancak bir tek uçak dönebilmişti. İngiliz Amirallik Dairesinin bu hücum hakkındaki raporuna nazaran, hücum çok uzun mesafeden yapılmış ve uçak kaybı da ciddi olmuştu. Ertesi gün hiç hava hücumu yapılmamış olması da bunu göstermekteydi.

Batıdaki denizaltı gemisi, Bismarck'ın üzerinde seyrettiği rotada şimdiye kadar düşmanla temas edemediği için, harekât sahasına gitmekte olan beş denizaltı gemisine; Bismarck'ın rotasına aykırı olarak, BE 64 ve BE 44 kareleri arasında mevki almaları emredildi. Atlantik kıyı sularında Bismarck'ı karşılamak üzere keşif ve av uçakları ve hafif suüstü kuvvetleriyle hazırlık tedbirleri alındı.

25 Mayıs günü Amiral W. Walker, Bismarck ile temasın idame edilebilmesi için en fazla güvenilir radar cihazı ile teçhiz edilmiş bulunan HMS Suffolk'un bağımsız olarak teması muhafaza etmesini ve HMS Prince of Wales ile HMS Norfolk'un bu gemiyi yakından himaye etmek üzere geriden takip etmelerini emretti.

Bismarck'ın sürati 20 mile düşmüştü. Gece, aydınlık gece şartlarına haiz ve görüş 6 mil kadar olduğundan HMS Suffolk zik zak seyirle takriben 21.000 yarda mesafeden takibe başladı.

Saat 03.06'da HMS Suffolk, Bismarck ile temasını kaybetti. Otuz derecelik bir zik zak için iskeaeye geldiğinde Bismarck sancağa keskin bir dönüş yaparak temas menzili dışına çıkmayı başardı.

Bismarck'ın kaybedildiği anlaşılınca HMS Suffolk saat 04.01'de Amiral W. Walker'e düşmanın ya doğuya doğru kaydığını yahut batıya döndüğünü ve kendisinin bu ikinci ihtimale karşı hareket etmekte olduğunu rapor etti.

Amiral W. Walker, saat 05.52'de Bismarck ile temasın kesildiğini ve sabah alacakaranlığında bir hava keşfi yapılmasını Amiral Tovey' den talep etti. Bu işareti alan Başkomutan, 25 Mayıs günü saat 09.00' da düşmanla karşılaşmak hususundaki ümidini kaybetti. Bismarck kuzey enlemlerdeki değişik hava şartlarından faydalanarak ellerinden kurtulmayı başarmıştı.

Saat 03.06'da Bismarck ile temas kaybedildiği zaman Başkomutan bu mevkiye nazaran keşişleme cihetinde 115 mil mesafede bulunuyor ve 210 dereceye seyrediyordu.

Saat 06.15'de Amiral W. Walker, Bismarck'ın batıya doğru dokuz onluk bir dönüş yapmasının yahut doğuya dönerek kruvazörlerin gerisine düşmüş olmasının muhtemel bulunduğunu bildirdi. Saat 03.30' da İngiliz Amirallik Dairesinden Bismarck'ı önlemek için emir almış bulunan Amiral Sir James Somerville komutasında bulunan «H» kuvveti; HMS Renown muharebe gemisi, HMS Ark Royal uçak gemisi ve HMS Sheffield Kruvazörü ile Bismarck'ın en son bilinen mevkine doğru 24 mil süratle seyrekmekte olup ayrıca II. nci Kruvazör Filosu da Bismarck'ın en son göründüğü mevkiye gitmek üzere 05.58'den itibaren 180 dereceye dönmüş bulunuyordu.

HMS Victorious saat 08.10'da keşif maksadıyla yedi uçak havalandırdı. Ancak bu aramadan hiçbir sonuç alınamadı.

Bütün İngiliz gemileri yüksek sürat kullanarak Bismarck'ı aramalarına rağmen saat 11.00'e kadar temas yeniden sağlanamadı ve bu yüksek süratle arama gemilerin akaryakıt durumuna tesir etmeye başladı. HMS Repulse ve HMS Hermione akaryakıt ikmali nedeniyle görevden ayrıldılar ve bütün kruvazörlere tasarruf maksadıyla süratlerini 20 mile indirmeleri emredildi.

25 Mayıs günü devamınca İngiliz gemileri Bismarck ile temas temin edemediler. Bununla beraber, bu sırada Bismarck'ın endişeli durumda bulunduğundan da hiçbir şüphe yoktu. Deniz ve Hava Kuvvetleriyle yardım ederek Bismarck'ı kurtarma ümidi mevcut değildi. Bu durumu gözönünde tutan Alman Deniz Kuvvetleri Başkomutanlığı, eğer müteakip olaylar imkân verirse, Kuzey İspanya Limanlarından birisine gitmeyi mütalaa etmesini Amiral Lütjens'e teklif etti.

25 Mayıs günü düşmandan sıyrıldığı zaman Filo Komutanının Atlantik'e açılmayı düşünmüş olması muhtemeldir. Eğer Filo Komutanı, Azor Adaları güneyinde bir tankerden akaryakıt ikmali maksadıyla böyle hareket etmiş olsaydı, düşmanın süratle tekrar temas sağlamasına engel olabilirdi. Hatta muvakkat bir çekilme dahi, İn-

gilizleri konvoylarını durdurmak veya süratli gemileri ile derhal konvoylarını himayeye mecbur bırakacaktı.

Filo Komutanının akaryakıt durumu itibariyle bu şekilde Atlantik'e açılmadığı ve bu nedenle büyük bir riske rağmen doğrudan doğruya Saint-Nazaire'e seyretmek mecburiyetinde kaldığı kabul edilmelidir.

Amiral Lütjens'in direkt olarak Fransız Limanlarından birine seyretmek kararı; 25 Mayıs 1941 günü Batı Cephe Komutanlığınca tasvip edildi. Bununla beraber Bismarck'ın İngiliz kuvvelerinden sıyrılması daha uzun devam edemedi.

25 Mayıs 1941 günü durumu değerlendiren İngiliz Amirallik Dairesi; saat 18.05'de bütün birliklerin Bismarck'ın Fransa batı sahillerine gitmekte olduğuna göre hareketlerini düzenlemelerini emretti.

26 Mayıs 1941 sabahı HMS Ark Royal uçak gemisinden havalanan keşif uçakları Bismarck'ı bulamadı ama saat 10.30'da Sahil Hava Kuvvetleri Komutanlığının tertip ettiği bir karakol uçuşunda Catalina tipi bir uçak Land End'in 600 mil batısında Bismarck'ı gördü. Bu uçak Bismarck'ın uçaksavar ateşi karşısında teması kaybetti ise de biraz sonra HMS Ark Royal'ın uçakları tekrar temas sağladılar ve gün boyunca teması muhafaza ettiler.

Gerek ilk ve gerekse ikinci temas raporları Bismarck'ın yerini iyice tespit ve teyid etti. Bu, Bismarck'ın çekilme harekâtında cereyan edecek olayların çok kötü bir başlangıcı oldu. Böylece Bismarck'ın Brest'den 276 derece istikametinde ve 690 mil mesafede bulunduğu tespit edildi. Buna göre Bismarck 21 mil süratle seyredebildiği takdirde Brest'e ancak 27 Mayıs akşamı saat 21.00'de varabilecekti. Yine Bismarck, 24 saat içinde de Alman Hava Kuvvetlerinin hava savunma şemsiyesi altına girebilecekti.

Amiral Tovey şu anda Bismarck'ın 130 mil kadar kuzeyinde bulunuyor ve yaklaşan bir rotada seyrediyordu. Fakat Bismarck'ın sürati azalmadıkça kendisine yetişilemeyecek kadar ileride bulunduğu kabul ediliyordu. Ortada mevcut mesele yalnız sürat ve mesafe ile ilgili değildi. Dost bir limana giden Bismarck mevcut akaryakıtını tamamen sarfedebilmek imkânına sahip olduğu gibi Fransa sahillerine yaklaştıkça Alman Hava Kuvvetlerinin hava desteğine kavuşacağı belliydi. Buna mukabil İngiliz gemileri gittikçe artan düşman denizaltı ve hava taarruzları tehlikesine maruz bulundukları gibi bu tehdit altında sonradan da Anavatana dönmek için uzun mesafe seyretmek zorunda kalacaklardı. İşte bu nedenle sadece HMS Renown, Bismarck'a nazaran önleyici bir mevkide bulunuyordu. Fakat Amiral Tovey'in emrindeki kuvvetler Bismarck'ı esaslı bir şekilde angaje etmedikçe bunun düşmanla yalnız başına muharebeyi kabul etmesi düşündürücüydü. Bu nedenle, «H» Kuvveti Komutanı Amiral Somerville'e bu hususu belirten bir mesaj gönderildi.

Bundan sonra «H» Kuvveti iki, üç saat süreli uçak devriyeleri ile Bismarck ile teması muhafaza etti. Aynı zamanda Amiral Somerville;

Bismarck'a bir hava taarruzu yapmak üzere 50 mil mesafe içinde mevki aldı.

26 Mayıs 1941 günü saat 11.15'de Amiral Lütjens; havanın gayrımüsait devam etmesi nedeniyle St. Nazaire'e giremeyeceğinden, öğleden sonra Brest'e yol vermesi hakkında talimat aldı. Batıda mevcut bütün Hava Kuvvetleri, Bismarck'ın avdet seyrini emniyete almak ve kıyı sularında himayesini sağlamak üzere Hava Kuvvetleri Başkomutanından talimat aldı.

26 Mayıs 1941 günü saat 13.50'de «H» Kuvveti Bismarck'ın poyraz istikametinde ve takriben 40 mil mesafesinde bulunuyordu. Amiral, gündüz müddetince HMS Renown ve HMS Ark Royal ile Alman Hava Kuvvetlerinin menzili dışında kalıp, HMS Sheffild Kruvazörünü Bismarck ile temasa gönderdi.

Görünür işaretlerle verilen bu emir HMS Ark Royal tarafından alınmadığı gibi pasaparola da edilmedi. Bu nedenle bilahare HMS Ark Royal'den havalanan uçaklar, HMS Sheffield'in kendilerinden ayrılmış olduğunu bilmeden saat 15.51'de bulutlar arasından süzülerek Bismarck zannettikleri gemiye torpido taarruzu geliştirdiler. Onbir adet torpido atıldı ama bu gemi HMS Sheffield idi ve şans eseri hiçbir torpido isabet etmedi. Swordfish uçakları özür dileyerek HMS Ark Royal'e döndü. Bu sırada Bismarck, HMS Sheffield'in 15 mil kadar güneyinde bulunuyordu. Yarım saat sonra HMS Sheffield, Bismarck ile göz temasına geçerek hakiki mevkiini yayınladı ve 10 mil mesafesinde mevki aldı. Uçaklar HMS Ark Royal'e döner dönmez ikmalleri yapıldı ve mümkün olan süratle yeniden taarruza hazırlandı.

Alman Hava Kuvvetleri, hâkim olan hava şartları ve mesafenin fazlalığından hiçbir şey yapamaz durumdaydı. Bismarck'ın yakınına kadar yaklaşan altı Alman denizaltısı himaye maksadıyla seyrettiği rotanın kuzey cihetine sevkedildi. Ancak bunlardan iki tanesinin hiç torpidosu yoktu

Çok üstün kuvvetler tarafından takip edilmekte olan Bismarck, 26 Mayıs akşamı çok müşkül bir durumdaydı. Bununla beraber, topları ve makineleri tamir edilmediği halde, gece torpido hücumlarından sakınarak sabahleyin Alman Hava Kuvvetlerinin menziline girip himaye görebilmesi ve böylece kurtarılmasını ümit ettirecek nedenler hala mevcuttu.

26 Mayıs 1941 gecesi, Bismarck'ın akıbetini tayin eden en önemli hadise cereyan etti. HMS Ark Royal'den onbeş uçaktan oluşan ikinci grup saat 19.10'da havalandı. Bu taarruzu HMS Sheffield yönetti ve uçaklar 20.53'de üçlü gruplar halinde alçak bulutlar arasından süzülerek kesif bir uçaksavar ateşi altında torpido hücumuna geçtiler. Torpido taarruzu 21.25'de sona erdi. Toplam 13 torpido atılmıştı ve iki isabet temin edildiği zannediliyordu. İngiliz uçakları Bismarck'a biri kıç tarafdan ve diğeri de vasattan olmak üzere iki torpido isabet ettirmede başarılı olmuştu. Bismarck'ın bu defa aldığı hasar ciddiydi. Kıç tarafa isabet eden torpidonun darbesi kesin oldu. Dümen donanımı elden çıktı ve geminin manavra kabiliyeti çok fazla azaldı.

26 Mayıs 1941 akşamı saat 21.30'dan itibaren Bismarck artık manevradan acizdi. Son İngiliz uçağı bölgeden ayrılırken Bismarck iki kere kendi etrafında dönmüş ve müteâkiben kuzeybatı rotasında 10 mil sür'atle seyre başlamıştı. Şimdi İngiliz anavatan filosuna doğru dönmüş olan Bismarck'ın ana makinelerinde bir arıza yoktu fakat dümen donanımının elden çıkmış olması onu bu hale sokmuştu.

Alman denizaltısı U-566 saat 20.00 sularında, himayesiz olarak pek yakınından geçen ve genel doğu rotasında seyreden HMS King George V sınıfı bir muharebe gemisiyle, HMS Ark Royal uçak gemisini gördü. Bu denizaltı gemisi cephe görevinden dönmekteydi ve gemide hiç torpido bulunmuyordu.

Saat 22.38-23.50 arasında Alb. Vian komutasındaki İngiliz muhrip filotillasının torpido taarruzu başarılı olamadı. Amiral Lütjens saat 23.25'de; HMS Renown ve hafif suüstü kuvvetleri tarafından sarılmış olduğunu rapor etti. Manevra kabiliyetinden mahrum bulunan Bismarck'ın üstün düşman kuvvetleri karşısındaki durumu artık ümitsizdi. İşin en feci tarafı, filo komutanının raporuna nazaran, alınan isabetlere rağmen top ve makine durumu itibariyle muharebe edebilecek halde bulunmasına ıağmen dümen donanımının sakatlanmış olması ve fena hava şartları geminin Fransa sahillerine doğru seyretmesini engelliyordu.

Amiral Lütjens; saat 23.52'de «Gemi manevradan acizdir. Son mermiye kadar savaşacağız. Führer çok yaşa.» mesajını verdi.

Alman devlet başkanı Adolf Hitler'e hitaben verilen müteâkip mesaj şu şekilde devam ediyordu :

«Size olan sadakatimizle ve Alman zaferine olan sarsılmaz güvenimizle sonuna kadar dövüşeceğiz. Amiral Lütjens.»

Führer, cevabında filo komutanına teşekkür ederek Bismarck muharebe gemisi personeline şu mesajı gönderdi :

«Bütün Almanya sizinle beraberdir. İmkân olan herşey yapılacaktır. Sizin örnek harekâtınız, mevcudiyet mücadelemizde halkımıza bir ilham olacaktır. Adolf Hitler.»

26 Mayıs durumu, İngilizlerin Bismarck'ı imha etmek için kesin bir taarruza geçmek kararında olmadıklarını gösterdi. İngilizler; hava kuvvetleri ve hafif suüstü kuvvetleriyle torpido hücumları yaparak Bismarck'ı daha fazla hırpaladıktan sonra, üstün kuvvetlerle nihai muharebeye mecbur etmek niyetinde görünüyorlardı.

Bismarck'a yardım edilmesi hususunda Alman Deniz Kuvvetleri Başkomutanlığı Harekât Başkanlığında yapılan incelemelerde aşağıdaki neticelere varıldı :

«Bismarck; Brest'den 400 mil mesafedeydi. Düşmanın uçak ve muhtemel denizaltı taarruzlarını azaltmak için, geminin denizli havada mümkün olan azami süratle seyrettirilmesi şarttı. Ancak bu hareket tarzı, esasen azalmış olan akaryakıtının tükenmesi olacaktı. Bis-

marck'ın akaryakıt ikmali yapabilmesi, başta hava kuvvetleri olmak üzere kıyıya müstenit suüstü kuvvetleriyle, düşman suüstü taarruzlarını güçleştirecek veya imkânsız kılacak kadar kıyıya sokulduğu taktirde mümkün olabilecekti.»

Durum ve havada vaki olacak bir değişme ile, sonunda geminin kıyıya yaklaşabilmesi imkânı gözönünde tutularak, romorkörler harekât için hazırlandı. Scharnhorst ve Gneisenau gemileri tamirde bulunup harekâta hazır olmadıklarından kullanılamazlardı. Bu bakımlardan Bismarck'a yardım imkânları Hava Kuvvetleri ile Biskay bölgesinde bulunan denizaltı gemilerine inhisar etti. Torpirosu olsun olmasın bölgeye yakın bulunan bütün denizaltılar, Bismarck'ın bulunması tahmin edilen mevkiye gönderildi.

26 Mayıs gecesi muhripler Bismarck ile teması muhafaza ederken, diğer bütün İigiliz kuvvetleri de Bismarck'a doğru muntazaman yaklaşmaktaydılar. Yıldız cihetinde başkomutan HMS King George-V ve HMS Rodney muharebe gemileriyle bulunuyor, kıble cihetinde Koramiral Somerville komutasındaki « H » kuvveti bekliyordu.

Komodor Vian'ın muhripleri 27 Mayıs 1941 gece yarısından sonra her yarım saatte bir tenvir mermisi atarak temas muhafazasına başladı. Saat 03.53'de komodor, Bismarck'ın son saat zarfında 8 mil süratle seyrettiğini ve hâlâ kesif ve süratli bir topçu ateşi yapmaya muktedir bulunduğunu rapor etti.

Saat 06.00'da gün ağırdı ve komodor Vian'ın muhripleri yardımiyle, İngiliz anavatan filosu Bismarck üzerine yöneltildiğinde sat 08.43 de temas sağlandı.

Bismarck; 118 derece ve takriben 25.000 yarda mesafede görülmüştü. Bu sırada İngiliz muharebe gemileri 8 gomina aralıkla borda hattında ve takriben düşmana doğru 110 derece rotasında seyretmekteydiler. Saat 08.47'de HMS Rodney ilk ateşi açtı ve bunu HMS King George-V izledi. Bismarck toplarına hedef gösterebilmek için küçük bir dönüş yaptı ve 08.50'de ateşe cevap verdi. Saat 08.51'de Bismarck'ın üçüncü salvasu HMS Rodney üzerinde kümelendi. Bismarck'ın atışı başlangıçta çok sıhhatli olduğu halde onuncu salvodan sonra bozulmaya başladı.

İngilizlerin ilk isabeti 08.54'de HMS Rodney'in üçüncü salvosunda kaydedildi. İngiliz muharebe gemilerinin her ikisi de ateşe başladıktan kısa bir zaman sonra aralarındaki mesafeyi artırmak ve ateş kavislerini açmak maksadiyle Bismarck'dan açığa doğru küçük rota tebdilleri yaptılar ve bundan sonra HMS Rodney genel olarak sancak gemisinin hareketlerine uymakla beraber her iki gemi bağımsız olarak topçu muharebesini sürdürdü. Dönüşten kısa bir müddet sonra Bismarck, ateşini HMS King George-V'e tevcih etti, fakat isabet temin edemedi.

Buna mukabil HMS Rodney, saat 09.02'de Bismarck'ın baş güvertesinde bir isabet temin ederek baş taretlerini kullanılmaz hale getirdi. Saat 09.12'de Bismarck'ın aldığı diğer bir isabet baş atış kontrol

merkezini susturdu. Bu sırada Bismarck, HMS Rodney'e hedef değiştirdi. Fakat toplarının çoğu susturulmuş olup, yalnız kıç taret ve vasat bataryalarla ateşi sürdürüyordu. Bismarck'ın vasatında büyük bir yangın çıktı ve gemi iskeleye yatmaya başladı.

Saat 09.25'den itibaren HMS King George-V ile HMS Rodney'in kısa mesafeden yaptıkları top ve torpido isabetleri sonucu saat 10.15'de Bismarck artık tamamiyle bir enkaz haline gelmiş bulunuyordu.

Başkomutan Amiral Towey, Bismarck'ın bu haliyle artık limana dönemiyeceğine kanaat getirmiş bulunduğundan ve daha fazla top ateşi ile Bismarck'ın akıbetini geciktirmeyi faydalı bulmadığından ve gemilerinin de akaryakıt durumunu gözönüne alarak saat 10.15'de ateş kestirdi ve üsse dönmek üzere 027 dereceye dönülmesini emreti.

Saat 10.36'da HMS Dorsetshire'e eğer torpidosu kalmış ise, Bismarck'a atması emredildi. HMS Dorsetshire, Bismarck'ın sancak ve iskele bordalarına son torpidolarını attı. Gemi süratle iskeleye yattı ve kıçtan batmaya başladı. Omurgası yukarıya gelmek üzere alabora oldu ve saat 10.40'da dalgalar arasında tamamiyle kayboldu. Mürettebatı kurtarmak üzere yakınına sokulan HMS Dorsetshire, büyük bir çaba göstererek 80 kişi kadar kurtarabildi. HMS Maori muhribi 30 ve daha sonra da bir Alman balıkçı gemisi 110 kişi kurtarabildi.

Amiral Lütjens de dahil 2200'den fazla personel öldü. Bismarck'a karşı dövüşen İngiliz gemilerinin personeli, onun mürettebatının savaşçı ruhuna ve geminin dayanıklılığına hayran kaldılar ve Bismarck, bayrağı dalgalanarak battı.

Bismarck'a karşı yapılan harekât; İkinci Dünya Harbinin en göze çarpan olaylarından biri ve bizzat İngilizlerin ifadesine göre deniz harp tarihindeki bütün olaylardan daha çok önem ve değer kazanmıştır. Yalnız çok geniş bir sahada cereyan etmekle ve çok sayıda dağınık vaziyette olan gemilerin ani olarak toplanmasına ihtiyaç göstermekle kalmamış aynı zamanda ilgili bütün kuvvetler arasında devamlı bir işbirliğini açıkça göstermiştir.

Takip kruvazörlerle başlamış, düşman bunlar tarafından kaybedildiği zaman uçaklar yeniden teması temin etmiş, sonradan yine kruvazörler tarafından yakalanmış ve bu sefer kruvazörler son darbenin vurulması için uçakları yöneltmiştir.

Kruvazörler düşmanı kaybettiği zaman, muhripler Bismarck'ın izini bulmuş ve bütün gece teması muhafaza etmişlerdir. İkinci Dünya Harbinde bu tarihe gelinceye kadar cereyan eden olayların hiçbirinde uçakların deniz harbi bakımından değeri bu derece kanıtlanmamıştır.

Bismarck, bu harekâtta duruş ve vuruş kabiliyetinin yüksekliğini dünyaya kabul ettirmiştir.

Bu harekâtta göze çarpan başlıca noktaları şöyle mütalâa etmek mümkündür :

Bismarck ve Prinz Eugen, Norveç'e intikallerini hiç olmazsa gece yapmalıydılar. Bu sayede daha başlangıçtan itibaren İngilizlerin bu

iki geminin harekâtından haberdar olmaları gizlenebilir ve karşı tedbirler almakta geç kalmaları temin edilebilirdi.

Harekât zamanı iyi seçilmemişti. Zira Mayıs ayında 60 derece kuzey enlem dairesi ve daha yukarıda geceler aydınlık ve uzundu. Fakat bir şans eseri kar yağması Almanların lehineydi.

Alman Deniz Kuvvetleri Komutanları, İngiliz Kuvvetlerini diversiyona uğratmayı hiç düşünmedi. Örneğin bazı kuvvetler Norveç kuzeyine sevk edilmek suretiyle İngilizlerin dikkati o tarafa çekilmeliydi. Bismarck ve Prinz Eugen beraber seyretmekle mühim bir vurucu güç teşkil ettiler. Ancak yakalanmaları fena oldu.

Alman'lar kendi denizaltılarıyle işbirliğini yalnız Atlantik'de düşündüler. Halbuki çıkış yolları üzerinde de denizaltılar kullanmış olsalardı belki bazı başarılar elde ederlerdi. Bilhassa hava ve görüş şartlarının fena olması denizaltılar için pek elverişliydi. Alman gemilerine hiç değilse, yakalandıktan sonra hava kuvvetleriyle yardım edilmeliydi.

Bismarck ve Prinz Eugen daha evvel yekdiğerinden ayrılmalı ve batı istikametinde uzaklaşmalıydılar. Bu sayede İngiliz uçakları, bilhassa karadan havalananlar tarafından yakalanmazlardı. Bismarck güneye seyretmekle ayrıca « H » kuvvetinin üzerine düştü ve bu filodaki uçak gemisinin uçakları tarafından yakalandı. Almanlar bu ihtimali düşünmeliydiler.

Bismarck yakalandıktan sonra geri dönmek gibi bir karar da verebilirdi ve pek de yanlış olmazdı. Tabiatiyle en kısa yol olduğu için Faeroes adalarıyle Islanda arasından geçmesi doğru olurdu. Nitekim buradaki üç kruvazörden kurtulmak daha kolay olurdu.

İngilizlerin aldıkları tertibat genel olarak çok güzeldi. Bunu adedi üstünlüklerine ve iyi coğrafi durumlarına borçludurlar.

İngilizlerin hava keşfi iyi işlememiştir. Bismarck otuz saat süreyle kaybedilmişti. Fakat burada kusurları azdı ve meteorolojik şartlar aleyhlerine oldu. İngilizler denizdeki bütün kuvvetlerini tek bir komuta altında birleştirmediler. Ancak doktrin birliği ile durumu iyi muhakeme edip kıymetlendirilmesi neticesi işler iyi yürütüldü.

Prinz Eugen'in elden kaçırılması İngilizler için büyük bir taktik hataydı. İngilizler topçuluk bakımından, Almanlardan çok daha geri olduklarını bir kere daha gösterdiler.

Taşıdığı büyük isimden dolayı Bismarck'ın imha edilmesi Almanya ve Alman Deniz Kuvvetleri için büyük bir darbe oldu. Bununla beraber, gerek Amiral Lütjens ve gerek iki geminin personeli çok daha iyi bir mücadele verdi. Graf Spee komutanına nazaran çok üstün olduklarını gösterdiler.

Netice nekadar İngilizler lehine bitmişse de, denizci gözü ile Almanların daha yüksek bir varlık gösterdikleri kabul edilebilir. Fakat Alman planı başarılı olamamıştır.

Alman Deniz Kuvvetleri Başkomutanı Büyükamiral Raeder; 6 Haziran 1941 günü Bismarck harekâtı ile ilgili raporunu Hitler'e sundu. Harekât raporu bütün detaylarıyle tartışıldı. Bütün anlatılanları Hitler, Graf Spee'nin kaybını duyduğunda söylediklerini ve yaptıklarını tersine son derece sukunetle dinledi.

Hitler, filo komutanının HMS Hood'la muharebeden sonra neden limana dönmediğini sordu. Bu soruyu Büyükamiral şu şekilde cevapladı :

«Kuzey boğazlarından düşmanı yarıp geçmek Atlantik'de harekât yapmaktan çok daha tehlikelidir. Filo komutanının, akaryakıt durumu müsaade ettiği müddetçe, sonunda Saint Nazaire'e girmek ümidiyle bu hareketi yapmaya çalıştığı şüphesizdir. Düşman hava kuvveti ve hafif suüstü kuvvetlerinin hücumları muvacehesinde kuzey kanallarından geçmek, büyük bir riske katlanmayı gerektiriyordu.

Filo komutanının Saint Nazaire'e rota vermeden evvel büyük bir kavis çizmek istemesindeki esas niyeti; düşman kuvvetlerini 25 Mayıs günü Batı Grup ve denizaltı filo komutanlıkları tarafından ileri karakol mevkilerine gönderilmiş bulunan denizaltı gemilerinin üzerine çekmekti. Akaryakıt durumunun böyle bir kavis yapmaya elverişli olmadığı anlaşılınca mecburi olarak bu planın icrasından vazgeçildi. Hatta düşmandan sıyrıldıktan sonra bir müddet açık denizde eğlenmesi hakkında Batı Grup komutanlığının önerisi dahi yerine getirilemedi.» Müteâkiben Hitler : «Bismarck, HMS Hood'u batırdıktan sonra savaş kudretini kullanarak, bir ölüm dirim muharebesi olsa dahi, HMS Prince of Wales'i imha etmek üzere neden tekrar bu gemiye hücum etmedi? Hatta bu muharebe Bismarck'ın kaybı ile neticelense dahi; neticede iki İngiliz muharebe gemisine karşı bir Alman muharebe gemisi batmış olacaktı.» sorusunun cevabını istedi.

Büyükamiralin bu hususta cevabı şuydu :

«Bismarck; Prinz Eugen'in uzaklaşabilmesini sağlamak maksadiyle, 24 Mayıs günü HMS Prince Of Wales, ile tekrar muharebeye girişmiştir. Bununla beraber, HMS Prince Of Wales, HMS Hood battıktan sonra, bilâhare diğer büyük düşman gemilerinin de yaptığı gibi derhal müessir atış mesafesinin dışına çıkmıştır.

Bundan başka, filo komutanı, Bismarck ve Prinz Eugen, bu işi yapacak durumda olduğu müddetçe, düşman deniz ulaştırmasını zarara uğratmak olan esas hedefini gözönünde tutmak zorundaydı. HMS Prince of Wales ile bir muharebeye gayret etseydi, kazansa dahi, yapacağı ticaret harbine tesir edecek olan büyük bir sakatlığı hesaba katmak zorundaydı.

Görevi; ancak düşman deniz ulaştırmasına taarruzda gerekli ise muharebeye girmekti. Eğer Bismarck; dümen donanımına bir isabet almamış olsaydı, Alman Hava Kuvvetlerinin etkili hava himayesi sağlayabileceği sahaya girmesi ve Saint Nazaire'e intikal ederek tamir edilmesi kuvvetle muhtemeldi. Neticeye bakarak, Bismarck'ın ikinci bir düşman gemisini batırmaksızın kahramanca batışı yerine HMS

Prince of Wales'i batırması tabiatiyle çok daha parlak bir harekât olacağı da aşikârdır.»

Bismarck'ın kaybı, Almanların Atlantik deniz ulaştırmasına suüstü gemileriyle başlatmış oldukları harekâtın bir dönüm noktasıydı. Fakat aslında bu olay Büyükamiral Raeder'in Hitler nezdindeki prestijini bir hayli sarstı. Hitler, büyük suüstü gemilerinin denize çıkışlarına bundan sonra müdahale etmeye başladı.

Büyükamiral, Brest limanındaki Scharnhorst, Gneisenau ve Prinz Eugen'in halen güçlü bir suüstü kuvveti oluşturduklarına, Bismarck'ın eşi olan Tırpıtz'in katılmasıyle, yine Atlantik'de deniz ulaştırmasına korkunç darbeler indirileceğine olan inancını yitirmemişti.

ALMAN AKINCI ŞİLEPLERİNİN 1941 YILI HAREKÂTI :

Bismarck'ın batırılışını tâkip eden aylarda Alman akıncı şileplerine karşı İngiliz'lerin harekâtı şiddetlenmeye başladı. Akıncılar, teker teker harekâtlarını yarıda kesip vatana dönmek zorunda kaldılar. Bazıları Almanya'ya ulaştı, diğerleri de avlanarak batırıldı. 1941 yılı sonunda açık denizlerde Alman akıncı şilepleri artık kalmamıştı.

Thor akıncı şilebi, 4 Nisan 1941 günü bir yardımcı kruvazör olan Voltaire'i batırdıktan sonra 23 Nisan 1941 günü Biskay körfezine salimen vardı. Müteâkiben Manş kanalını geçip 30 Nisan 1941 günü Hamburg limanına girdi. On ay süren harekâtı sırasında 83.000 ton tutarında gemi batırmıştı.

Pinguin akıncı şilebi, 1940 yılı sonları yaklaşırken Antarktika'ya müttefik balina avcı gemilerini avlamak için yönelmişti. Antarktika sularında 14 ve 15 Ocak 1941 günlerinde iki fabrika gemisi, bir tanker ve onbir balina avcı gemisini ele geçirdi. Bunu müteakip Pinguin yeniden Hind Okyanusuna dönüp harekâta başladı.

8 Mayıs 1941 günü Hind Okyanusunda seyretmekte olan Pinguin'in yolu üzerine HMS Cornwall kruvazörü çıktı. Kendisini bir Norveç gemisi olarak tanıtmayı başaramayınca Pinguin ile Cornwall arasında şiddetli bir topçu düellosu başladı. Onbir dakika sonra Pinguin infilâk ederek havaya uçtu. Komutan Felix Krüder ile birlikte mürettebatın büyük çoğunluğu öldü. Pinguin, akıncı şilepler arasında İngilizlerin ilk batırdığı gemi oldu. On ay süre ile denizde kaldı ve 136.551 ton tutarında 28 gemi batırdı.

Nauru Adasındaki fosfat gemilerine saldırdıktan sonra Marshall Adalarına ikmal yapmak için geri dönen Akıncı şilep Orion, bu defa bakım ve onarıma alındı. Dört haftalık bakımdan çıkan Orion, Alman-ya'ya güven içinde dönebilen ikinci Akıncı şilep oldu. Komet ile birlikte 57.444 ton tutarında gemi batırdı. Yaşlı bir tekne olan Orion'un bu şekilde açık denizlerde dolaşması ve akın harekâtında bulunması hakikaten bir başarıydı. Orion, 23 Ağustos 1941 günü Bordeaux Limanına salimen girdi.

Komet de güven içinde Almanya'ya dönebilen akıncı şileplerdendi.

18 Ekim 1941 günü Pasifik'ten ayrıldı. Boynuz Burnunda son ganimeti olan Hollanda şilebi Kota Nopan ile birlikte 17 Kasım 1941 günü Bordeaux Limanına vardı. Kota Nopan, değerli manganez ve kauçuk yüklüydü.

Komet'in Biskay Körfezine girdiği tespit edildiğinden, Almanya'ya intikal seyrinde Manş Kanalında İngiliz Hava Kuvvetlerinin hücumuna uğradıysa da hasara uğramadan 30 Kasım 1941 günü Hamburg Limanına girdi. Komet akıncı şilebi de 15.5 ay denizde kaldı ve 42.959 ton tutarında gemi batırdı

Hint Okyanusunda harekâtta bulunan Kormoran bu harekâtından büyük bir gösterişle geri çekildi. 19 Kasım 1941 günü Hint Okyanusunda Avustralya kruvazörü Sydney ile Avustralya'nın batı kıyısı açıklarında karşılaştı. Olağan sorgu sualden sonra deniz tarihinin en ilginç düellosu cereyan etti.

Saat 17.25'de Kormoran Komutanı Alb. Theodor Detmers, çarpışmak zorunda kalacağını artık anlamıştı. Birden Kormoran'ın top kapakları açıldı ve dikkatsizce Kormoran'a 1800 metreye kadar yaklaşmış olan Sydney'e süratli bir borda ateşi başladı. Birkaç dakika içinde Sydney kruvazörünün köprü üstü bir harebeye döndü. Kormoran'ın yakın mesafeden attığı torpido tam isabet etti. Avustralya kruvazörünün baş taretleri sustu. Fakat kıç taretleriyle atışa devam eden Sydney de Kormoran'a hasar verdi. Her iki gemide yangın çıktı, saat 17.45'de Kormoran'ın ana makineleri stop etti. Karşılıklı çatışma 18.30'a kadar sürdü. Her iki gemi de öldürücü yaralar almıştı. Sydney kruvazörü tamamiyle yanan bir harebe halinde muharebe sahasından uzaklaşarak bir müddet sonra battı. Mürettebatından hiçbir kimse kurtulamadı.

Fakat Kormoran'ın personeli de mayın depolarını tehdit eden yangınla başedemedi. Gemi komutanı gemiyi terk emri verdi. Kormoran gece yarısı havaya uçtu. 400 kişilik mürettebatından 315 kişi kurtuldu. Kormoran 11.5 ay süren harekâtı sırasında 68.274 ton tutarında gemi batırdı.

1941 yılında Atlantis akıncı şilebi, diğerlerine nazaran harekât rekorunu kırdı. Atlantis de Orion gibi dünyanın etrafını dolaştı. 1941 yılı yaz aylarında Hint Okyanusunda ve Avustralya sularında hiçbir kurban bulamadan seksen gün dolaştıktan sonra Boynuz Boğazı yoluyla Atlantik'e çıkmadan önce Norveç şilebi Silvaplana'yı ele geçirdi. 30 Ekim' de Boynuz Burnunu dönerek Atlantik'e girdi. Bundan sonra Atlantik' de denizaltı ikmal gemisi görevine başladı. 22 Kasım 1941 günü U-26 denizaltı gemisi Atlantis'ten akaryakıt alırken İngiliz kruvazörü HMS Devonshire akıncıyı buldu. U-26 denizaltısı dalarak uzaklaştı. Atlantis'in yaptığı bütün blöfler netice vermedi. HMS Devonshire devamlı olarak Atlantis'in toplarının menzili dışında bulundu. Karşılaştığı akıncı şilebin Atlantik olduğunu açıklayan mesajı alan HMS Devonshire derhal ateşe başladı. Atlantis buna cevap veremedi. Çünkü HMS Devonshire toplarının menzili dışında bulunuyordu.

Atlantis personeli filikalara binerek gemilerini terketti. Kısa bir müddet sonra Atlantis infilâk ederek battı. Atlantis uzun mesafe sey-

rinde ve suüstü akıncılarının elde ettiği rekor savaşın sonuna kadar kırılamadı. Denizde geçen 20 ayda 145.697 ton tutarında gemi batırdı veya ele geçirdi.

Böylece Kasım 1941'de İngilizler açık denizleri suüstü akıncı şileplerden temizlediler. Bu uğraşı Birinci Dünya Harbindekinden çok daha uzun sürdü ve sorun ancak şimdilik çözülmüştü.

ALMANYA - RUSYA HARBİNİN DENİZ CEPHESİ - KUTUP KONVOYLARI :

21 Haziran 1941 günü, Alman Ordusunun Rusya Taarruzu başladı. Büyük Amiral Raeder, Rusya Taarruzundan bir gün önce Hitlerle Atlantik muharebeleri hakkında bir görüşme yaptı. Bu görüşmede Rusya'ya karşı uygulanacak deniz harbine ilişkin ne bir öneri ileri sürüldü ve ne de bir soru soruldu.

Rusya Savaşı iyi devam etmekle beraber, Hitler, Batı Cephesinden olabilecek muhtemel bir İngiliz Taarruzundan endişe duyuyordu. Bu nedenle de 19 Temmuz 1941 günü şu emri verdi :

«Batı ve Kuzeyde bulunan her üç sınıfa mensup harp kuvvetleri, Kanal Adaları ve Norveç kıyılarına olabilecek muhtemel bir İngiliz Taarruzunu daima gözönünde tutacaklardır. Batı Cephesinden Norveç'in her tarafına derhal uçak kaldırılması için hazırlık yapılacaktır.»

Rusya istilası sırasında Batı Cephesine yönelik bir taarruza mani olmak hususu, esas itibariyle Alman Deniz Kuvvetlerinin göreviydi.

Büyükamiral Raeder; 25 Temmuz 1941 günü Hitler ile yaptığı görüşmede; Murmansk'ı işgal etmenin önemi üzerinde ısrarla durdu. Bu Limanın işgali hususunda geçikildikçe İngiltere, buraya el atmak için büyük bir fırsat elde edecekti. Hitler bu öneriyi çok iyi karşıladı ve gereken emri vereceğini ifade etti.

Almanya-Rusya Harbinin ilk ayında Rusya'nın uğradığı malzeme kaybı, Stalin'i yardım istemeye zorunlu kıldı. Böylece İngiliz Deniz Kuvvetlerinin Atlantik ve Akdeniz'deki görevlerine bir de Arktik katılmış oldu.

Alman denizaltıları yanı sıra Brest'deki kuvvetli suüstü birliği de tehdit teşkil ettiğinden, bu kuvvetin daha denize çıkıp Atlantik ve Kutup konvoylarına taarruzlara başlamadan Brest'de yok edilmeleri İngiliz Amirallik Dairesinde öngörüldü. W. Churchill; Bres'teki filoyu, hava kuvvetleri için bir numaralı hedef olarak belirtti. İngiliz hava bombardımanlarının % 75'i Brest'e yöneltildi ve yıl sonuna kadar bu hedef önceliğini korudu.

24 Temmuz 1941 günü, La Pallece'den Brest'e intikal seyrinde Scharnhorst beş bomba isabeti aldı ve Temmuz ayı başında Brest Limanında bomba isabeti ile yaralanan Prinz Eugen ile havuza alındı.

1941 yılının ikinci yarısında İngilizlerin Norveç'deki hedeflere karşı başlattıkları komando akınlarından şüphelenen Hitler, ilerde deniz-

den savunulmadığı takdirde Norveç'in kaybından endişe duymaya başlayınca Brest'deki gemilerin Norveç'e intikalinin etüd edilmesini emretti.

İngiltere ile Rusya arasında ittifak yapıldıktan sonra birçok meseleler ortaya çıktı. Zira Ruslar silah endüstrisinin büyük bir kısmını Ural Dağlarına nakletmiş olmalarına rağmen Ukrayna'nın kaybı; batı bölgesindeki endüstri kaynaklarının elden çıkmasına neden oldu ve bu da Rusya'nın ikmal meselesini ortaya çıkardı. Genel olarak da Rusya harp silah ve araçları ile ekonomik yönden bir savaşa zaten hazır değildi ve dış yardıma gereksinmesi vardı.

W. Churchill ve F. Roosevelt kurnazca bir karara gittiler. Rusya'ya ne kadar çok yardım yapılabilirse, Almanların batı ve yakındoğudaki gücünü o kadar azaltabileceklerdi.

İkmal malzemesinin Rusya'ya iletilmesi başlı başına bir sorundu. Bu yardım iki yoldan yapılabilirdi; Basra Körfezi ve Kuzey Buz Denizi üzerinden. Yapılan etüdler sonucu müttefik asli ikmal yolu olarak Arktik ve Barents Denizi seçildi. Rusya kıyılarında liman olarak kullanılabilecek Murmansk ve Arkangelsk Limanları vardı. Golfistrim akıntıları Murmansk Limanını buzlardan korumakta ise de Arkangelsk Limanının kullanılması kısıtlıydı.

Takip edilecek rota, İslanda adasının güney veya kuzeyinden geçerek Ayı adasının güney ve kuzeyinden Barens denizi ortalarına kadar yükselecek ve buradan güneye dönerek Murmansk veya Arkangelsk'e inecekti. Bu yol Amerika'dan Rusya'ya yardım için en kısa ancak en tehlikeli yoldu. Yol İslanda'dan itibaren son derece kötü hava şartları içinde 10-12 gün sürebilecekti.

Kış rotası Alman üslerine çok yakın geçecek olmasına rağmen daima devam eden çok karanlık geceler Alman taarruzlarını güçleştirecekti.

Yaz ortası Norveç sahillerine 300 mil kadar mesafeden geçecekti ancak devamlı gündüz süresi Alman keşif ve hava harekâtını kolaylaştıracaktı.

İngiliz konvoyları genellikle İskoçya'da Loch Ewe'de teşkil edilecek ve oradan Islanda adasına geçerek, Amerika'dan gelenlerle birleşip Rusya'ya doğru yola çıkacaktı. İslanda adasında terminal liman olarak Reyjavik, Hevljord ve Seidisfjord seçildi.

İlk İngiliz konvoyu, 21 Ağustos 1941 günü İskoçya'dan hareket etti. Bundan sonraki konvoylardan dört tanesi de olaysız olarak Rusya limanlarına salimen ulaştı.

Kutup konvoyları başlayınca, Almanlar için Murmansk en önemli bir hedef haline geldi. Kuzeydeki deniz ulaştırma yolunun kontrolünü sağlamlaştırabilmek için Büyükamiral Raeder, Murmansk'a gözlerini daha önceden dikmişti. Kuzey Norveç'deki Alman birlikleri Finlandiya birlikleriyle birlikte Murmansk'ı ele geçirmek için tekrar

tekrar saldırdılar ama ele geçiremediler. Ancak liman yakınlarındaki Kirkenes ve Petsamo hava alanlarından sevkedilen Alman Hava Kuvvetleri uçaklarının ağır saldırılarına maruz kaldı.

Alman Deniz Kuvvetleri Başkomutanlığı kutup konvoylarına taarruzları başlatmada oldukça gecikti. Hatta 17 Eylül 1941 günü Büyükamiral Raeder, suüstü kuvvetlerinin Norveç'e intikali ile Kutup konvoylarına taarruzlar tertiplenmesi fikrine karşı çıktı. Hitler'in önerisine Büyükamiralin cevabı şöyleydi :

«Esas itibariyle Brest'de bulunan gemilerin Atlantik'de deniz ulaştırmasına karşı kullanılmaları düşünülmektedir. Muharebe gemilerinin Brest'de uzun müddet kalmalarını farzetmeyiniz. Çünkü; bunların yakın bir zamanda İspanya üslerinden faydalanmaları beklenmektedir. Buradan ise, Atlantik muharebelerinde kullanılmaları çok daha faydalı olacaktır. Diğer yönden ağır suüstü gemileri 1942 yılı başından evvel önemli bir harekât için hazır duruma gelemeyeceklerdir.»

Ancak Büyükamiral Raeder oldukça haklı sayılabilirdi. Çünkü Norveç'deki Alman Hava Kuvvetleri oldukça azaltılmış olduğundan deniz harekâtı, hava kuvvetleriyle arzu edildiği şekilde desteklenemiyecekti. Ayrıca Alman suüstü kuvvetleri, Kutup konvoylarına taarruz etmek maksadiyle hemen Norveç'e intikal edebilecek durumda değildi. 1941 yılının sonbaharında gemiler oldukça dağınıktı. Scharnhorst, Gneisenau ve Pring Eugen halen Brest'de bulunuyor, Lutzow' un Almanya'daki onarımı da devam ediyordu. Admiral Scheer, Admiral Hipper ve filonun en önemli gemisi Tırpıtz harekâta hazır olup Baltık denizinde bulunuyorlardı.

Almanların bu harekât sırasında geç kalmalarına karşılık İngiltere amirallik dairesi daha etkin önlemler aldı. HMS Tıgrıs ve HMS Trident denizaltıları Ağustos 1941 ayında Murmansk'a intikal ettirildi. Eylül 1941 ayının sonunda İngiliz ve Rus denizaltıları Alman deniz ulaştırma yollarını kesti. Böylece Almanlar, kuzeydeki birliklerini Finlandiya üzerinden karadan ikmal etmek zorunda kaldı. Rus Hava Kuvvetleri bir taraftan Alman gemilerine ve üslerine hücumlar tertiplerken, denizaltılar da bilhassa Norveç fiordlarında üslenen Alman ikmal gemilerine büyük zayiat verdirdi. Bu arada Almanlar da kutup konvoylarına ve Murmansk'a hava taarruzları yaparak misilleme hareketinde bulundu.

Kutup konvoylarının rahatlıkla hedeflerine varması sürüp gidemezdi. Almanlar Kasım 1941 ayı ortalarında ancak harekete geçti. Beş muhripten oluşan bir filotilla kuzey sularına sevk edildi ve Barents denizi ile Murmansk yaklaşma yolları üzerinde üç denizaltı ile bir karakol hattı tesis edildi.

Almanların kutup konvoylarına ilk taarruzu, yedi gemiden oluşan ve 8 Aralık 1941'de İslanda'dan hareket eden FQ-6 konvoyuna karşı tertip edildi.

Murmansk'a giden bu konvoyun refaketinde sadece mayın arama-tarama gemilerinden oluşan bir emniyet kuvveti mevcuttu. Al-

manların Narvik sınıfı muhriplerinin konvoyu bulup taarruza geçtiklerinde refakat gemileri sis yaparak konvoyla Alman muhripleri arasına girdi. Kendilerine bir tuzak kurulduğunu sanan Alman muhripleri bu küçük refakat kuvvetini zorlamadan geri döndü' Eğer taarruzlarına devam etselerdi PQ-6 konvoyunu imha edebilirlerdi.

Almanlar; konvoylara taarruz için, konvoyun asıl refakat kuvvetlerinden daha küçük refakat gemilerine devredilmesini bekliyor ve Kola boğazı açıklarında taarruzlarını geliştirmeyi tercih ediyorlardı.

Gece saatlerinin uzaması üzerine konvoylardaki gemi miktarları artırılmaya başladı. PQ-7 konvoyu iki grup halinde farklı tarihlerde denize açıldı. Birinci grup iki tanker, ikinci grup ise dokuz şilepden oluşturulmuştu. PQ-7/A konvoyu salimen hedefine ulaştı. İkinci grup ise bir gemisi batmış ve bir gemisi de Kola boğazında mayına çarparak yaralanmış olarak terminal limanına girdi.

13 Kasım 1941 günü Büyükamiral Raeder, Hitler ile yaptığı görüşmede; deniz harbine ilişkin görüşlerini ve önerilerini şöyle açıkladı :

«Norveç bölgesindeki en önemli görev, ikmal nakliyatını idame etmek ve geliştirmektir. Düşman denizaltı ve hava kuvvelteri tarafından yapılan taarruzlar deniz ulaştırmamızı sekteye uğratmış ve zedelemiştir. Son zamanlarda düşman, mayın dökmeye yönelmiştir. Bu, düşmanın artık hafif suüstü kuvvetleriyle fiordların açığında taarruzi harekâta girişmeyeceği şeklinde değerlendirilmiştir.

Halen mevcut hava kuvvetlerimiz, ancak hava ve görüş şartları müsait olduğunda normal konvoy trafiğimize himaye sağlayabilmektedir. Bugüne kadar düşmanın faaliyeti, beklendiği derecede olmamıştır.

Kutup konvoylarına taarruzların tertiplenmesinde denizaltılar hedef seçiminde güçlüklerle karşılaşmaktadırlar. Karlı, fırtınalı ve sisli kış havalarının etkisi büyüktür. Bu harekât bölgesindeki hava keşfinin zayıflığı diğer bir faktördür. Kuvvetli savunma tedbirlerinin yanı sıra, şiddetli akıntılar nedeniyle İokanga körfezinde toplanmış bulunan gemilere taarruz etmek güçtür. Seyir güçlükleri, akıntılar, derinlikler, savunma tertipleri ve dip mayınları nedeniyle de batı kanalına nüfuz edilememiştir.

Şimdiye kadar elde ettiğimiz tecrübeler ve güç şartlar bakımından, denizaltıların Arktik'de yapacakları harekâtın fazla bir kıymeti olmayacaktır. Halen iki denizaltı gemisi burada harekât yapmakta; diğer biri bu bölgeye gitmek üzere yolda ve bir dördüncüsü de anavatana dönmektedir. Mevcut harekât planına göre bu harekât bölgesinde daima üç gemi bulundurulacaktır.

Baltık denizindeki durumda önemli bir değişme yoktur. Deniz ulaştırmamızın devamı bakımından, mayın tarama işi öncelik almıştır. Tallin-Finlandiya arasındaki ulaştırma, plan gereğince devam etmektedir.

Tallin'e gelen ikmak hattı, henüz Odensholm adasını işgal etmiş bulunan düşman tarafından tehtit edilmektedir. On kadar Rus denizaltısı halen denizdedir.

Kış bastırmakta olduğundan, gemilerin harekât yapma olanakları azalmaktadır. Mevcudiyeti öğrenilen Rus suüstü gemilerinin artık harekât yapma imkânları yoktur. Martı kruvazörü ile birkaç muhrip henüz harekât yapacak durumdadırlar. Birkaç gün evvel Juminda barajına kadar gelmek cüretinde bulunan bir Rus grubu kayıplara uğramıştır. Bu harekâtın maksadı bilinmemektedir. Bu, Odensholm ve Hangoe'nin tahliyesine hazırlık olabileceği şeklinde değerlendirilmiştir. Juminda barajı takviye edilmiştir. Şimdi artık donma başlamış olduğundan hâcumbotlar geri çekilecektir.

Kanal ve Batı bölgesinde; düşman hava üstünlüğünün mühim derecede fazla olması, deniz ulaştırmamıza ve savunma kuvvetlerimize önemli derecede tesir etmiştir. Uçaklar ve hücumbotlarıyle yapılan taarruzlara ilâveten, düşman geniş ölçüde mayın da dökmektedir. Son zamanlarda Boulogne ve Lorient açıklarına tekrardan mayın dökmüşlerdir. Noksan bulunan refakat kuvvetlerimizin mataryal ve personelinden olağanüstü isteklerde bulunulmuştur. Bunun, personel üzerinde yaptığı fiziki ve sinirsel tesiri büyüktür. Şimdiye kadar bütün elverişli kuvvetler kullanılmak suretiyle çok çetin şartlar altında konvoyları himaye etmek ve deniz ulaştırma yollarını açık tutmak mümkün olmuştur.

Ekim 1941 ayı zarfında Batı bölgesinde, tutarı 1.200.000 tonluk 542 gemiden ibaret 139 konvoy himaye edilmiştir. Düşman hava taarruzları esnasında 18 uçak kaybetmiştir. Uğranılan kayıplar ise; iki gemi ile bir mayın tarama gemisi batmış, 16 adet mayın tarama gemisi, motorlu mayın tarayıcı ve gemisi hasara uğramıştır. Bu gibi kayıplar bizim için çoktur.

Son zamanlarda, Atlantik kıyılarından harekâta çıkan ve gelen denizaltılarımıza karşı artan şekilde hava taarruzları olmaktadır. Denizdeki durumun değiştirilmesi için yegâne yol, süratli bir adım atmayı icap ettiren, hava kuvvetlerinin av birliklerinin takviye edilmesidir.

Harekâta hazır olduktan sonra Tırpıtz, evvelce hazırlanmış plan gereğince, Eylül ayı içinde Drontheim'de gönderilecektir. Durum elverdiği taktirde Norveç kıyıları açığında harekât yapacaktır. Yakıt durumu, düşman durumu ve kendisine kuzey bölgede olan ihtiyaç dolayısiyle Tırpıtz, evvelce düşünüldüğü gibi Atlantik'e gönderilmeyecektir.

Brest'de bulunan gemilerimiz 1942 yılının Şubat ayında harekâta başlamak üzere hazırlanmaktadırlar. Durumun tekrar dikkatle gözden geçirilmesi, Atlantik'de hâlâ kısa süreli harekât yapmanın mümkün olduğunu göstermiştir. Özellikle Gıbralta konvoylarına karşı başarı ve stratejik tesir hususunda iyi fırsatlar mevcuttur.

Başlıca güçlükler; harekât için tam bir eğitim yapmak, gemileri selâmetle kıyı suları haricine çıkarmak ve getirmek, Atlantik'de ikmal sağlamaktır.

İslanda bölgesine karşı bir yarma harekâtında bulunmak, zor ve tehlikelidir. Brest'deki gemilerin harekâta hazır olmalarından sonra, burada bırakılmaları mevcut hava taarruzları muvacehesinde doğru değildir. Gemilerin Atlantik kıyılarında bulunması sadece, düşmanın konvoylarına daha kuvvetli himaye vermesini temin etmektedir. Yakın bir gelecekte de İspanya limanlarını kullanmamıza olanak yoktur. Pek kritik bulunan yakıt durumumuz geniş bir şekilde etüd edilmiştir. Neticede aşağıdaki neticelere varılmıştır :

Atlantik'deki düşman deniz ulaştırmasına karşı uzun süreli bir harekâta teşebbüs edilmeyecektir. Bütün harekâta takkadüm etmek suretiyle, gemilerin muharebe hazırlıkları ve personelin eğitimi sağlanacaktır.

Bu şartlar sağlandığı zaman, Brest'deki gemilerin, Fransa Atlantik kıyılarının kuzey ve güneyinde, Kuzey-Güney düşman konvoylarına karşı harekât yapıp yapmayacaklarına veya bu gemilerin anavatan sularına veya Norveç bölgesine nakledilip edilmeyeceklerine karar verilecektir. Karar, düşman ve yakıt durumuna bağlıdır.

Ağır suüstü gemilerinin kuzey bölgede konsantre edilmesi, düşmanın, büyük deniz kuvvetlerini İskoçya bölgesine bağlamasına neden olur ve Kutup konvoylarına ve İslanda-Faroes bölgesindeki düşman karakol kuvvetlerine taarruzumuzu mümkün kılar. Prinz Eugen kruvazörünü kanal yolu ile anavatana getirmek mümkündür.»

Bu açıklamalar sırasında Hitler; Brest'de bulunan diğer iki muharebe gemisinin de kanal yolu ile anavatana dönmelerindeki şansı öğrenmek istedi. Büyükamiral, böyle bir yarmayı ancak Prinz Eugen' in yapmasının mümkün olduğunu düşündüğünü fakat muharebe gemileri için böyle bir şey düşünmediğini ve şanslı bulmadığını ifade etti.

Müteâkiben Büyükamiral Raeder, sözlerine şöyle devam etti :

«Admiral Scheer cep muharebe gemisi harekâta hazırdır. Deniz kurmaylığı geminin Atlantik ve Hint Okyanusunda kruvazör harbi yapmak üzere denize çıkmasını istemektedir. Geminin denize çıkması İslanda-Faroes boğazından geçişindeki seyir güçlüklerini tamamen anlamakla beraber, gerek deniz kurmaylığı ve gerekse grup komutanlıkları, düşman deniz ulaştırmasına karşı yapılacak bu harekâtın plan gereğince yapılabileceğini tavsiye etmektedirler.

Bu husustaki hazırlıklar ilerlemektedir. Gemi hafta sonunda üssünü terketmelidir. Bilhassa hali hazır durum içinde, kudretli bir geminin, özellikle Hint Okyanusunda görünmesi pek büyük bir stratejik etki yapacaktır. Bunun bu sularda görünmesi, Orta Doğu'ya gelen deniz ulaştırmasına ve Hint Okyanusundaki faal İngiliz deniz ulaştırmasına tesir edecek; İngiliz kuvvetlerini bağlayacak; Akdeniz'de etkisini gösterecek ve İngiltere'nin, Hindistan bölgesindeki durumuna tesir edecektir.

Kuzey denizinde ve Norveç kıyıları açığında düşman hava keşfinin yapılamayacağı müsait hava şartlarını beklediğimiz ve denizaltılarımızla hava kuvvetlerimizin doğru raporlarından faydalanabildiği-

miz taktirde; Bu geminin Atlantik'e bir yarma yapması için çok iyi fırsatlar vardır. Elbetteki, yarma harekâtının riski büyüktür; keşfedildiğini zannettiği zaman derhal geri dönmesi hususunda gemiye emir verilecektir.»

Hitler; geminin şu anda kaybedilmesi ihtimalinin prestij bakımından büyük bir kayıp olacağını ve şimdiki halde Norveç'in hayati bir nokta olduğunu mütalâa ettiğinden, Admiral Scheer'in Norveç kıyılarına yani Narvik veya Drontheim'e gönderilmesini istedi.

1941 yılının son toplantısında, Hitler'in fikrinde gittikçe yer eden, Norveç'e yapılacak bir taarruz korkusu açıkça konuşuldu. Bu korku, Hitler'in 1942 yılı stratejisine tamamen hakim olacaktı.

İngilizlerin, 27 Aralık 1941 günü Norveç'de Bergen'e yakın Vaagsö'ye tertipledikleri akın muvacehesinde; bu ve buna benzer yapılacak akınların; ileri karakol ve bataryaları tahrip etmek, tesadüfi başarılarla deniz ulaştırmasına engel olmak, propaganda yapmak ve prestij kazanmak, Deniz ulaştırmasını kesmek ve ablukaya yönelik harekât için köprübaşı tesisi bakımından arazi ve savunma tesislerini keşfetmek maksadiyle yapılabileceği değerlendirildi.

Bu bölgedeki Alman Deniz Kuvvetlerinin yetersizliği; Norveç bölgesindeki düşman hareketlerini defetmek için kuvvetli bir hava kuvveti hazır bulundurmak lüzumunu ortaya koydu.

Bu konu ile ilgili olarak Tırpıtz'ın Drontheim'e gönderilmesi ve nereye tertip edileceği meselesi görüşüldü. Tırpıtz'ın Drontheim'den; düşmanın durumu, harekât maksatları ile deniz ve hava savunma isteklerine göre harekât yapmasında görüş birliği sağlandı. Tırpıtz'ın stratejik görevi aşağıdaki şekildeydi :

«Kuzey Norveç bölgesine karşı yapılacak düşman harekâtını yandan tehdit etmek ve Kutup konvoylarına taarruz etmek suretiyle, Almanya'nın Norveç ve Arktik bölgesindeki varlığını korumak, Düşman deniz kuvvetlerini, Akdeniz, Hint Okyanusu veya Pasifik'de harekât yapamayacak veçhile bağlamak.»

Bu görev muvacehesinde Tırpıtz; İngiltere-İslanda-Beyaz deniz; deniz ulaştırma yolunu kullanan Kutup konvoylarına taarruzlar tertipleyebilir, askeri önemi haiz noktaları bombardıman edebilir ve düşman harekâtına müdahale edebilirdi.

Brest'de bulunan Scharnhorst, Gneisenau ve Prinz Eugen'in durumuna sıra geldiğinde; önce deniz kurmaylığının bu gemilere ilişkin raporu okundu. Bu raporda :

«Gerekli malzemeleri temin edildiğinde gemilerin 1942 yılı başında onarımları bitmiş olacaktır. Gemileri ve personeli harekât için hazırlamak, onlara ameli eğitim ve tecrübe kazandırmak, personele aynı duyguyu vermek ve biribirine karşı olan sadakati geliştirmek hiçbir suretle havuzda ve limanda duran gemilerde elde edilemez.

Bu nedenlerle, muharebe gemileri, harekâta gönderilmeden önce, en az birkaç hafta Fransa'nın Atlantik kıyıları açığındaki sularda eği-

time gönderilmek zorundadırlar. Bu zaman zarfında bütün emniyet tedbirleri alınmalıdır. Eğitim, ilk önce limanda ve Brest açıklarında, bundan sonra Brest körfezinde ve daha sonra da Fransa'nın batı kıyıları açığında denizde yapılmalıdır.

Gemilerin, Mart 1942'den evvel harekâta gönderilmesi bahis konusu olamaz. Harekâtın tabiatı, düşman durumunun kıymetlendirilmesine ve akaryakıt durumuna bağlı olacaktır. Durum devamlı olarak değiştiğinden, şu anda harekâtın tabiatı hakkında bir karara varmak mümkün değildir. Bu husustaki ihtimaller, İngilizlerin Kuzey-Güney deniz ulaştırmasına taarruz veya kuzey bölgeye göndermektir.

Deniz kurmaylığının fikrince, bu harekâtın başlangıcı en geç olarak Mart veya Nisan 1942'den sonraya bırakılmamalıdır. Çünkü; yılın bundan sonraki döneminde harekât şartları daha çok elverişsiz olacak ve yazın bu gibi harekât artık mümkün olmayacaktır. Bu nedenlerle gemilerin hazırlanması için ameli eğitime derhal başlanmalıdır. Aksi takdirde bunlar, gelecek kışa kadar atıl vaziyette kalacaklar ve kendileri hiçbir harekât yapmadan Fransa'nın Atlantik kıyılarında düşman hava taarruzlarına maruz kalacaklardır.

Yukarıda arzedilen eğitim aynı zamanda gemilerin kanal yoluyla Anavatana doğru bir yarma hareketi yapmaları gerektiği taktirde de lüzumlu olacaktır. Bununla beraber, bugünkü bilgilere nazaran böyle bir hareket mümkün değildir. Hafif suüstü ve hava kuvvetleriyle bilhassa seyir güçlüklerinden doğan tehlikeleri hesaba katmadan dahi, risk korkunç olup böyle bir cüret, hem gemilerin hem de personelin kabiliyeti dışında bir iş olacaktır.

Bu seyir yolunu, kendi noksan mayın tarama ve himaye kuvvetlerimizle yeter derecede emniyete almak mümkün değildir. Şimdiye kadar geçen zaman zarfında bu yolu büyük gemiler terketmişlerdir. Mayından temizlenmiş dar kanallarda hava taarruzlarından sakınmak mümkün değildir. Mayın tarama gemileri ve mayın imha gemilerini takip ederken sürat azaltılacağından tehlike tahminlerin üstündedir» deniliyordu.

Raporu ve söylenenleri dinleyen Hitler : Konuyu şu şekilde bağladı : «İngilizler işe elverişli bir şekilde başlamak üzereyseler, Kuzey Norveç'in çeşitli yerlerine taarruz edeceklerdir. Deniz Kuvvetleri ve Çıkarma Kuvvetleri tam tertip bir taarruz ile bizi oradan atmaya teşebbüs edecekler, mümkün olursa Narvik'i alacaklar ve bu suretle İsveç ve Finlandiya üzerinde baskı yapacaklardır.

Bu, harbin sonucu bakımından büyük önemi haiz olabilir. Bu nedenle Alman Donanması bütün kuvvetini Norveç'in savunması için kullanmalıdır. Bu maksatla bütün muharebe gemileriyle, cep muharebe gemilerini buraya göndermek uygundur. Cep muharebe gemilerini, deniz kurmaylığı herne kadar bu görev için onları bu bölgede kullanmayı uygun mütalaa etmiyorsa da, örneğin kutup konvoylarına taarruz görevinde kullanabilir.

Bu nedenle, gemilerin Bres'den dönmeleri şayanı arzudur. Bu ise, en iyi olarak, gemilerin düşmanı tam bir baskına uğratarak kanal va-

sıtasıyla bir yarma yapmaları suretiyle sağlanabilir. Yani daha evvel hiçbir eğitim hareketi yapmadan ve harekâtı mümkün kılan fena havada icra edilmek suretiyle bu mümkündür.

Eğitim maksatlı herhangi bir hareket, özellikle İngilizlerin bundan, istihbarat vasıtasıyla, haberdar edilmiş olmalarından, onları torpido ve bomba taarruzlarını şiddetlendirmeye sevkedecektir ki; bu suretle gemilerimiz kısa zamanda sakatlanacaklardır. Bundan sonra ise bütün şartların elverişli olduğunu farzetsek dahi, yeniden tamire ihtiyaç hasıl olacaktır.

Yegâne hareket tarzı, icrasını belli edecek hiçbir ikaz yapmadan bir sürpriz yarma hareketidir.

Kanalı baskın tarzında yarmak gayrı mümkün olduğu takdirde, gemilerin feshi ile top ve mürettebatının Norveç'in takviyesinde kullanılması, en uygun hareket tarzı olacaktır.»

Deniz Kuvvetleri Başkomutanı Büyükamiral Raeder'in itirazlarını dinlemesine rağmen Hitler, tekraren Norveç'in savunması üzerinde ısrarla durdu. Ancak buradaki durumun aydınlığa kavuşmasına kadar nihai kararını geciktireceğini ifade etti.

Büyükamiral; Hitler'in bu husustaki değişmez görüşlerini öğrendikten sonra, karar vermeden önce bütün meselenin bir kere daha ortaya atılması hususunda müsaade talep etti.

İNGİLİZLERİN VAAGSÖ AKINI (27 Aralık 1941) :

Vaagsö, Norveç'de Bergen'in takriben 60 mil kadar kuzeyinde en önemli balık ve balıkyağı üretim merkezlerinden biriydi. Balık ve balıkyağı Almanya'da yiyecek maddelerinin önemli bir kısmını teşkil ettiğinden 1941 yılından itibaren bu maddelerin Norveç'den ithaline başlandı. Norveç'den Almanya'ya yapılan ihracat, balıkların tutulma zamanına tabi olduğundan muayyen mevsimlere inhisar ediyordu. Aralık ayı, balıkyağı istihsal eden fabrikaların en fazla faaliyet gösterdikleri zamana rastladığından bu tarihte büyük miktarda yağ stokları yapılır ve gemilere yüklenmek üzere bekletilirdi.

İngilizler bu ihracata tam anlamı ile mani olmak maksadıyla Vaagsö'deki yağ stokları ile balıkyağı fabrikalarını tahrip etmeye karar verdiler. Bu maksatla yapılacak bir akında ikinci bir hedef olarak limanda bulunan bütün gemileri batırmak ve Quisling Partisine mensup bazı şahısları ele geçirmek de öngörüldü.

Ancak bu tali hedefler esas hedefin gerçekleştirilmesine mani olmayacaktı.

Liman savunma ile ilgili bilgiler elde edildi. Maloy Adasıyla Rugsundi Adasında birer batarya ayrıca Vaagsö'nün kuzeyindeki Ulvesund mevkiinde iki sahra topu mevcuttu. Vaagsöfjord çok derin olduğundan burada tedafüi mayın manialarının tesis edilmemiş olması muhtemel görülüyordu.

İngiliz harekâtı; karaya asker çıkararak Vaagsö şehrini ele geçirmek ve burada yağ fabrikalarıyla yağ stoklarını tahrip etmek üzere planlandı. Bu çıkarmayı destekleyecek olan Deniz Kuvvetleri destek atışı sona erdikden sonra limanda bulunan gemileri tahrip edecekti. Baskını gerçekleştirmek maksadıyla taarruzun sabah alacakaranlığında yapılması düşünüldü. Çıkarma harekâtı, denizden yapılacak topçu ateşi ve bombardıman uçaklarıyla düşman bataryalarına sis bombası atılması suretiyle desteklenecek, gerektiğinde ayrıca Deniz Kuvvetleri tarafından da sis perdeleri tesis edilecekti. Bundan başka Heridla hava alanına Alman uçaklarının bu meydanı kullanmalarına mani olmak makdasıyla Hava Kuvvetleriyle de bir taarruz yapılacak, Sahil Komutanlığına mensup av uçakları bütün harekâtı havadan himaye edip destekleyecekti. Alman suüstü kuvvetleri tarafından yapılması muhtemel herhangi bir müdahaleye, denizde bulunacak bir suüstü birliği ile karşı konulacaktı.

Bu plan ve alınan tertiplerden anlaşılacağı üzere Vaagsö akını, tam anlamı ile bir müşterek harekât olarak hazırlandı ve icra edildi. Bu nedenle, Vaagsö akınına ilişkin harekât planı; İngiliz Anavatan Filosu Başkomutanlığı, Shetland ve Orkney Adaları Bölge Komutanlığı, Sahil Hava Kuvvetleri Komutanlığı, Stratejik Bombardıman Hava Kuvvetleri Komutanlığı ve Kara Kuvvetleri Komutanlığının temsil edildiği müşterek harekât karargâhında tartışılıp hazırlandı.

Vaagsö harekâtı için HMS Kenya Muharebe Kruvazörü, HMS Onslow, HMS Orfa ve HMS Oribi muhripleri (HMS Oribi, Türk Deniz Kuvvetlerinde TCG Gayret olarak görev yapan İngiliz tipi muhriptir), HMS Chiddingfold uçaksavar kruvazörü ile HMS Prince Charles ve HMS Prince Leopold çıkarma gemileri tahsis edildi.

Harekâtın icrasına öngörülen tarihden on gün evvel bu harekâta iştirak edecek Kara Kuvvetlerine mensup birlikler sıkı bir tatbikatla eğitime tabi tutuldu. Gayrı meskun bir adaya istinaden hakikate çok yakın bir çıkarma ve çıkarma ile ilgili destek harekâtı icra edildi. 27 Aralık 1941 sabahı saat 08.00'de iyi hava şartları içinde taarruz görev grubu Vaagsöfjord açıklarına geldi. Harekât saat 08.30'da başladı ve saat 13.30'a kadar devam etti. En son olarak Vaagsö fiordunu HMS Onslow ve HMS Oribi Muhripleri terkederken, artık bütün askeri hedefler ele geçirilmiş bulunuyordu. Ulvesund'un doğu sahilindeki fabrika yanmakta olup, Maloy Adasındaki askeri tesisler, kışlalar ve lojistik destek tesislerinden siyah bir duman ile karışık alevler yükselmekteydi. Vaagsö Rıhtımı ile gerisindeki Hinterland bir cehennem görünümündeydi. Yağ fıçıları her geçen dakika durumu daha da korkunç hale getiriyordu.

Saat 14.15'de verilen emir gereğince harekât durduruldu. Bütün kara birlikleri tekrardan gemilere bindirilmeye başlandı.

Bu harekât esnasında Alman Hava Kuvvetleri tarafından pek az bir müdahalede bulunuldu. İngiliz Sahil Hava Kuvvetlerine mensup uçaklar son derece başarılı bir harekât icra ederek Alman Hava Kuvvetlerinin harekâtını engelledi. Harekâtın sonunda Quisling Partisine mensup dokuz kişi yakalandı.

Netice olarak; Vaagsö akını, iyi planlanmış ve üç silahlı kuvvetin mükemmel bir işbirliği sayesinde gerçekleştirildi. Bu husus, askerî harekât ve teşkilâtın oluşumunda müşterek harekât merkezleri/karargâhlarının değerini bilhassa ortaya koydu. HMS Kenya gemisinde, deniz ve kara görev birliği komutanları birlikte bulundu ve harekâtı birlikte sevk ve idare etti. Ancak harekâtı sevk ve idare edecek sorumlu iki komutanın ve yardımcılarının aynı gemide bulunması hatalıydı.

1941 YILI MAYIN HAREKÂTI :

1941 yılında, Almanlar akustik mayınları daha sonra da preşer mayınları hizmete koydular. Bu arada hem mağnetik, hem akustik ve hem de preşer tipi muhtelif kombine mayınlar geliştirildi.

Havadan atılan akustik ve mağnetik mayınlar iyi netice verdi. Liman girişleri sık sık kapandı. İngilizler Mart 1941 ayında Almanların döktüğü bu mayınları rahatlıkla taramaya başladı. Alman Deniz Kuvvetleri Başkomutanı Büyükamiral Raeder, 4 Şubat 1941 günü Hitler'le yaptığı görüşmede öncelikle «Barbarossa» Harekâtına ilişkin mayın harekâtını aşağıdaki şekilde arzetti :

«Kıyı savunmasını desteklemek maksadıyla Oeland'dan Memel'e ve İsveç'de Bornholm ile Kolberg'i birleştiren hatlar arasında tedafüi mayın sahaları tesis edilecektir. Baltık Denizine girişi temin eden geçitler mayın ve mania ağları ile kapatılacaktır. Hücumbotlar, denizaltılar v.s. tekneler mayın dökmede kullanılacaktır.

Finlandiya Körfezinin batı methalini kapamak için, Finlandiya'ya istinaden mayın manialari tesis edilecek olup Finlandiya kuvvetleri de kullanılıp, gerekli mayınlar tarafımızdan verilecektir.

Romanya ve Bulgaristan'a da mayın yardımında bulunulması öngörülmektedir.

Bir defa, Rus Filosu ortadan kaldırıldıktan sonra, muhtemelen geniş ölçüde mayın temizleme harekâtı yapmak gerekecektir.»

İngiltere limanları önüne uçaklarla fazla miktarda mayın dökülmesine rağmen, Londra'ya ulaşan malzeme miktarında farkedilir bir azalma olmadı. Bunun üzerine yeni tip kombine ateşleme mekanizmalı mayınların en kısa zamanda kullanılmasına ilişkin hazırlıklar hızlandırıldı.

Daha önce varılan mutabakat sonucu, İtalya'ya Alman mayınlarının verilmesi kararlaştırıldığından 700 adet sephiyeli, 650 adet antenli, 590 adet UMA ve 560 adet EMC mayını taktik ve teknik personelle birlikte Mart 1941 ayı ortalarında İtalya'ya gönderildi. İtalyanlar bu mayınları Trablus açığına tedafüi maksatla döktüler.

Havadan dökülen kombine mağnetik ve akustik ateşleme sistemindeki mekanizmaya sahip mayınlar Mayıs 1941 ayında hizmete girdi. Düşmanın yeni prensipler keşfederek bu mayınları temizlemek için

yeni usulleri geliştirmesine fırsat vermeden mümkün olduğu kadar fazla kullanılmasına gayret edildi. Liman girişlerine kombine mayın dökmek, İngiliz deniz ulaştırma yollarına karşı yapılan denizaltı, suüstü kuvvetleri ve hava kuvvetleri harekâtını takviye etmek bakımından çok etkili oldu. Bundan evvelki ateşleme mekanizmaları gözönünde tutularak, yeni mekanizmaların karışık bir sistem olduğunu tahmin etmek İngilizlerce kolay oldu. Bir yılık tecrübeler neticesinde İngiltere'nin mukabil tedbirlerinin son derece gelişmiş olduğu düşünüldüğünde; taarruzi mayın harekâtıyla, mayın mukabil tedbirler harekâtı arasındaki yarışın kesin bir önemi haiz olduğu açıkça görüldü.

Ancak halen taarruzi mayın harekâtı Almanya'nın lehineydi. Bununla beraber bu avantajın sadece belirli bir zaman için devam edebileceği kabul ediliyordu. Azamî derecede tesir göstermesi bakımından Hava ve Deniz Kuvvetleri İlkbahar sonunda derhal ve bol miktarda mayın dökmeye başladı.

En endişeli devre 1941 yılı yaz ayları olmakla beraber, İngilizlerin mayın mukabil tedbirler harekâtı fasılasız devam etti ve mayın temizleme harekâtında 60.000'den fazla personel kullandıkları halde yine de istenilen seviyede başarıya ulaşılamadı.

Şüphesiz bu şekilde mayınların kullanılması uluslararası kaidelere uyan Müttefiklerin protestolarına neden oldu. 1907 La Haye Andlaşması ticarî seyrüsefere mani olmak için düşman sahil ve liman girişlerine müsademeli mayın dökmeyi yasak etmekteydi. Fakat ticari limanları keza harp gemileri tarafından da kullanılmakta olduğundan ortaya bir mesele çıkmıştı.

Zira mayın; bir gemi tarafsız mı? Müttefik mi? yoksa düşman mı? tefrik edemeyeceği gibi, bir geminin ticaret gemisi veya harp gemisi olduğunu tefrik edecek bir özelliğe de sahip değildi.

Aynı mantıkî düşünceye göre, tarafsız bir ticaret gemisine, İngiltere sahillerinde torpido hücumu yapan bir denizaltı gemisi suçluydu. Fakat aynı bölgeye dökülmüş bir mayına çarparak batan bir tarafsız ticaret gemisi için mayını itham etmek mümkün olamazdı. Mevcut hükümler mayın harbinin şiddetini azaltabilecek bir durumda bulunmuyordu.

İngilizler, Almanların bu hareketlerine uçaklarla yavaş yavaş Almanya sularına mayın dökmek suretiyle cevap verdiler. Gittikçe etkili bir şekilde icra edilen İngiliz taarruzi mayın harekâtı, Almanya'ya oldukça pahalıya mal oldu.

1941 YILI BALTIK HAREKÂTI :

Alman ordusu 21 Haziran'da Rusya'yı istilaya başladı. Harekâta başlanması esas itibariyle beş hafta evvel olmak üzere planlanmış bulunduğu halde, Balkanlardaki harekât nedeniyle tehir edilmişti. Alman tarihçileri, eğer Hitler, Yunanistan'da Yunan ve İngiliz Kuvvetlerine karşı İtalya'yı desteklemek zorunda kalmasaydı. Doğu Harekâ-

tının çok başka bir cereyan şekli takip etmesi mümkün olacağı fikrindedirler. Harekâta, mevsim sonlarında başlanmış olması, Hitler'e, kışın bastırmasından evvel, Alman taarruzunu pekleştirmek bakımından yeterli fırsat vermedi.

Büyükamiral Raeder 10 Haziran 1941 günü öğleden sonra Wolfsechanze karargâhında Hitler'le bir görüşme yaptı. Bu görüşmede Amiral, Sovyet gemilerinin İsveç'e enterne edilebilmesi ihtimaline temas edip, Sovyet Deniz Kuvvetlerinin Finlandiya Körfezinden çıkmasına mani olmak maksadıyla Deniz Kuvvetlerinin bütün olanaklarını zorlayarak gerekli önlemleri almış olduğunu ifade etti.

Bu toplantıda Hitler, Batı Cephesinden vaki olabilecek bir İngiliz taarruzundan endişe ettiğini ve Batı Cephesine vaki olacak bir taarruza mani olmak hususunun, esas itibariyle Deniz Kuvvetlerine düştüğünü de bir kere daha tekrarladı.

21 Haziran 1941'de başlayan Alman taarruzu, görünüşe göre Sovyet Baltık Filosu için ani karşılaşılan bir olay oldu. Yüksek Sovyet askeri makamları, Almanların taarruz hazırlıkları hakkında çeşitli yollardan elde ettikleri bilgileri Baltık Filosuna ve diğer askeri makamlara vermemiş de olsalar, kendi bölgelerinde cereyan etmiş olan olaylardan hiç olmazsa durumu kısmen de olsa değerlendirmeleri gerekirdi.

Rusların Petropavlosk Kruvazörünün (Eski Alman Kruvazörü Lützow) hazırlanmasına yardım etmek üzere Leningrad'da bulunmakta olan Amiral Feige ile adedi yetmişe yaklaşan Alman mühendis ve teknisyeni 1941 yılı Mayıs ayında geri alınmıştı. Yine 1941 yılının Mayıs ayı sonundan 15 Haziran 1941 gününe kadar 32.000 Alman askeri bütün teçhizat ve araçlarıyla Baltık Denizi üzerinden Finlandiya'ya nakledilmişti. 12 Haziran 1941'den itibaren Alman Deniz Kuvvetleri, Orta Baltık'daki karakol mevkilerini almış bulunuyorlardı. Yine 14 Haziran 1941 gününden itibaren Alman ticaret gemilerinin Sovyet Limanlarına girmeleri yasak edilmiş ve bir takım bahaneler yaratılmak suretiyle de, Sovyet ticaret gemilerinin Alman Limanlarından ayrılmaları engellenmişti.

17 Haziran 1941 günü Finlandiya seferberlik ilan etmiş ve ertesi günü Alman Deniz Kuvvetleri Finlandiya karasularına intikal etmiş, Memel - Oland arasında da Wartburg manialarl dökülmüş bulunmaktaydı.

Almanya-Rusya harbinin başlamasından birgün önce de, Gjedser doğusundaki bölgede Alman ticaret gemilerinin seyrüseferine son verilmiş, gece süresince Nord ve Cobra mayın dökücü grupları tarafından Apolda ve Corbetha mayın manialarl dökülmüştü.

Sovyet Baltık Filosu, Almanlar tarafından oldukça mübalağa edilmişti. Hakikatte bu filo; iki muharebe gemisi, iki ağır kruvazör, bir mayın kruvazörü, yirmiyedi muhrip, doksandört denizaltı ve yirmi adet mayın arama tarama gemisiyle çok sayıda yardımcı ve okul gemisinden ibaretti.

Alman Donanması, İngiltere'ye karşı deniz harbini devam ettirmek zorunda bulunduğundan, Sovyet Baltık Filosuna karşı kısıtlı ölçüde birlikler tefrik etti. Başlangıçta Almanlar, yirmisekiz hücumbotu, beş denizaltı gemisi, altı mayın gemisi, üç adet mayın arama tarama filotillası, balıkçı gemilerinden oluşturulmuş üç adet yardımcı mayın arama tarama filotillası, iki adet refakat ve denizaltı savunma harbi filotillası, üç mania kırıcı gemi ile dört yardımcı mayın gemisini tefrik ettiler. Tahsis edilen uçaklar da, kısmen geçici olarak verilmiş çeşitli tiptendi.

Sovyet Baltık Filosu Komutanlığının 21 Haziran 1941 günü yapmış olduğu durum muhakemesi ve buna ilişkin harekât planı bilinmemekle beraber, bu filoya verilen görev; kıyı savunmasını yapmak ve bu suretle Kızılordu'nun hareket serbestisini sağlamak, bu orduyu bütün durumlarda desteklemekti.

21 Haziran 1941 günü İrben Boğazında Alman hücumbotları gece yaptıkları bir hücumla; bir Sovyet birliğinden iki muhrip ve bir torpidobotu batırdılar. 4 Temmuz 1941 günü KMA-47 Sovyet hücumbotu, şiddetli bir çarpışmadan sonra Alman hücumbotlarının eline geçti.

Temmuz 1941 ayının ilk yarısında, önemli ikmal maddeleri taşımakta olan beş Alman konvoyu Rusların hiçbir müdahalesiyle karşılaşmadan İrben Boğazı yoluyla Riga Körfezine salimen ulaştı.

Sovyet Baltık Filosu daha başlangıçtan itibaren Alman ve Finlandiya Deniz Kuvvetlerine karşı; muhrip, hücumbotu, denizaltı, mayın arama ve emniyet gemileri gibi hafif kuvvetlerle, deniz uçakları ve kıyı topçusunu kullandı. İki muharebe gemisi ile Maxim Gorki Kruvazörü; harbin ilk günlerinde kullanıldıktan sonra Kronstadt ve Leningrad'da kalarak, ağır bomba isabetleri almalarından sonra yüzer batarya vazifelerini gördüler. Kirov Kruvazörü Libau'dan Riga'ya getirilerek daha az su çeker bir hale getirildikten sonra Moonsund yoluyla Reval'a götürüldü. Burada kara birliklerinin yüklenmesini himaye etti ve tekrardan Leningrad'a alındı.

1941 yılı Temmuz ayı içinde Alman Ordusunun Reipus Gölü kenarından kuzeye Narva ve kuzeydoğuya Leningrad yönünden yapmış olduğu taarruz esnasında, sol kanat zayıf düşerek geri kaldı. Düşman mayınlarının kısa sürede temizlenmesi sonucunda, deniz yolu ile yapılan lojistik destek nakliyatı hızlandırıldı ve bu kanatta etkili bir şekilde taarruzi harekât olanağı elde edildi.

Yine Temmuz 1941 ayında Rus kuvvetlerinin Kronstadt Körfezinde karşı karşıya kaldıkları baskı; Finlandiya Körfezi batı sektöründe karşılaştıkları baskıdan çok daha şiddetliydi.

22 Ağustos 1941 günü Hitler'le yapılan toplantıda, Büyükamiral Raeder, Baltık'da Hangoe'nin süratle işgal edilmesinin gereği ve önemi üzerinde durdu. Toplantıya katılanlardan General Jodl, Ladoga Gölündeki harekât sona erdikten sonra Fin kuvvetlerince Hangoe Adasının işgal edilmesinin planlandığını açıkladı.

Ağustos 1941 ayında Sovyet muhrip ve hücumbotlarının Alman konvoyları ile suüstü gemilerine karşı tertipledikleri taarruzlar başarılı olmadı ve 28-29 Ağustos 1941'de Sovyet Baltık Filosu, karadan kuşatılmış olan Reval'den çekilmek zorunda kaldı.

Ağustos 1941'de Almanların tesis etmiş oldukları mayın manialarına nedeniyle Sovyet Baltık Filosunun oniki harp gemisi battı ve altı harp gemisi de hasara uğradı. Bu arada batan ticaret gemisi otuzbeş, yaralanan gemi adedi de onbirdi.

Eylül 1941 ayında Oezel ve Dagoe'nin Alman kuvvetlerince zaptından sonra Sovyet Baltık Filosuna mensup harp gemileri ile ticaret gemileri Kronstadt'a intikal ettirildi. Bunun üzerine Alman hücumbotları ve motorlu tekneler kullanılarak Kronstadt Körfezini kapamak üzere mayın manialarını tesis edildi. Bu kapama mayın manialarına paralel olarak Ruslar da kruvazör ve muhripleri ile körfezde tedafüi mayın manialarını intikalden önce dökmüş bulunuyorlardı.

Rusya, Hangoe Adası ile olan ulaştırma yolunu açık tutmak gayretindeydi ve Alman-Fin mayın manialarını arasından bir taranmış kanal açmış, bütün gayretiyle bu kanalı açık bulundurmaya çalışmaktaydı.

Eylül 1941 ayında Sovyet Baltık Filosu, Finlandiya Körfezinde bir harekâtta bulunmadı.

17 Eylül 1941 günü Büyükamiral Raeder'in Wolfsschanze'de Hitler'e sunduğu raporda Sovyet Baltık Filosu ile ticaret gemilerine ilişkin şu görüşler yer almaktaydı :

«Sovyet harp ve ticaret gemileri Kronstadt'da toplanmış bulunmaktadırlar. Bu gemilerin bir yarma harekâtı yaparak İsveç'e intikalleri mümkün görülmemektedir. Halihazır durumları ile tesis etmiş oldukları baraj manialarını bu kuvvetin limanı terketmeyeceğini göstermektedir. Ancak böyle bir harekâta girişmiş olduklarında aldığımız karşı tedbirler muvacehesinde büyük kayıplara uğrayacaklarını da bilmektedirler. Bununla beraber, böyle tehlikeli bir yarma girişiminde, Baltık'da bulunan kuvvetlerimiz, Sovyet Baltık Filosunun hafif ve süratli birliklerinin kaçıp kurtulmasına tamamiyle mani olamaz. Diğer yönden Baltık'daki bütün Sovyet üslerinin ele geçirilmesi, bu filonun İngiltere'ye doğru bir yarma harekâtı yapmasını gayrı mümkün kılar.»

Eylül 1941 ayı içinde Sovyet hücumbotları, Sworbe önünde kara bombardımanı görevinde bulunan bir Alman suüstü birliğine cesurane bir taarruzda bulundularsa da, iki Sovyet hücumbotu batırıldıktan sonra diğerleri geri çekildiler.

Ekim 1941 ayı başından itibaren Sovyet muhrip ve hücumbotları pek neder olarak harekâtta bulundu. Sovyet Baltık Filosunun bütün kuvvetler kullanılmaksızın yapmış olduğu Finlandiya Körfezine hakim olma mücadelesi bu suretle son erdi.

OKA mayın kruvazörü ve iki muhrip, Kasım 1941 ayında Alman hücumbotları tarafından görülmesine rağmen, hücumbotların konvoy refakatinde olması nedeniyle her iki taraf da bir çatışmaya girmeden uzaklaştılar. Kronstadt-Leningrad kuşatmasından sonra Sovyet muharebe gemileri ve kruvazörleri Almanların müteaddid hava hücumlarına ve suüstü gemilerinin taarruzlarına hedef oldular. Kasım ayı sonunda Baltık Denizinde donma olayı başladığından Alman hücumbotları harekâttan geri çekildi.

Harp başladığında açık denizlerde bulunan Sovyet denizaltıları pek azdı. Bu arada, harekâta hazır durumda bulunmayan beş denizaltı gemisi 28 Haziran 1941'de Libau boşaltılmasında tahrip edildi, diğerleri ise Windau ve Riga'ya intikal ettirildi. Hareket edebilen ve fakat görev almaya hazır olmayan denizaltılar da Reval'e nakledildi. Bu intikaller esnasında yedi Sovyet denizaltısı, Alman mayınlarına çarparak battı, iki tanesi Alman denizaltıları, bir tanesi de Alman hücumbotları tarafından batırıldı.

1941 yılı Temmuz ayının ortasından itibaren Letonya ve Doğu Prusya kıyıları boyunca harekâtta bulunan Sovyet denizaltı gemileri başarılı olamadılar ve çok kere de yakalandılar.

Ağustos 1941'de Reval'ın kuşatılması ve bu nedenle bütün Sovyet denizaltılarının Kronstadt-Leningrad'a nakledilmeleri mecburiyeti, bunların kullanılmalarını çok engelledi.

Ancak Eylül 1941 ortalarından itibaren tekrar harekâta başlayan Sovyet denizaltıları, Helsinki, Hangoe ve Brüsterort'a mayın döktüler, Sworbe açığında görevde bulunan Leipzig kruvazörüne başarısız bir torpido hücumunda bulundular.

Yirmialtı adet Sovyet denizaltısı kaybedilmesine rağmen başarıları son derece az ve etkisiz oldu.



Fiyatı 8500 TL.